

TEXTOS NO LITERARIOS

El viaje que cambia una vida (fragmento)

Ramón Núñez en: Revista *Muy interesante* N° 190,
agosto de 2001.

Charles Darwin nació el 12 de febrero de 1809, en la localidad de Shrewsbury, de familia acomodada. El Dr. Robert, su corpulento padre, era hijo del que fuera renombrado médico Erasmus Darwin. Su madre, Susana Wedgwood, era la hija mayor del fundador de las porcelanas que hicieron famoso ese apellido. De niño coleccionaba todo lo que se ponía a su alcance: valvas, huevos de pájaros, insectos, rocas y minerales. También, junto con su hermano Ras (Erasmus), hacía experimentos de química con gases, lo que hizo que sus compañeros de colegio lo apodasen Gas. Su paso por la escuela, donde ocupó cientos de horas en aprender de memoria textos en latín y griego, y presentaba dificultades con la matemática, no le dejó ningún recuento agradable.

Comenzó en Edimburgo a estudiar Medicina, y luego en Cambridge a prepararse, según voluntad de su padre, para ser sacerdote de la iglesia anglicana, todo ello sin mucha vocación ni entusiasmo. Se divertía cazando, haciendo tiro, cantando, jugando a las cartas... y coleccionando escarabajos. Pese a todo, pasó los cursos para obtener el Bachelor y llegó a tener dos maestros en Cambridge: el botánico John S. Henslow y el geólogo Adam Sedegwick.

En 1831, tras recibir su título, comenzó a planificar un viaje a las Canarias; pero el 30 de agosto recibió, por mediación de Henslow, una invitación para hacer un viaje alrededor del mundo, en el HMS Beagle, como acompañante del capitán. Animado por el recuerdo de los relatos de Alexander von Humboldt, Darwin aceptó, y apoyado por su tío Josiah Wedgwood II consiguió el permiso –y el dinero necesario – de su padre. El Beagle era un velero de 30 metros de largo, donde vivían durante unos años 74 hombres.

El barco zarpó el 27 de diciembre, al mando de Robert FitzRoy, de 26 años. En el voluminoso equipaje de Darwin, iban algunos libros, entre ellos la reciente Geología de Lyell, el Paraíso perdido de Milton y la narración del viaje de Humboldt. Entre mareo y mareo, dormía a bordo en una hamaca, leía y trabajaba en un pequeño cuarto. En septiembre de 1832, haría su primer descubrimiento, con fósiles de varios mamíferos extinguidos. Más adelante recolectó peces, aves, insectos, plantas y valvas marinas. En las islas Galápagos haría sus notables observaciones sobre las tortugas gigantes y sobre las diferencias entre las catorce especies de pinzones que había y que eran inexistentes en Ecuador, la tierra firme más próxima.

Tras el viaje, descartó por fin dedicarse a la vida religiosa. En 1839 se casó con su prima Emma, hija de Josiah, quien entonces regía los destinos de la fábrica de porcelanas. Ella compartió sus 10 hijos y muchos ratos jugando al backgammon, pero no el entusiasmo por su trabajo. Probablemente por alguna enfermedad contraída en América, Charles Darwin murió de un infarto, en su cama de Down House, el 19 de abril de 1882. El día anterior le había asegurado a su mujer: “No tengo ningún miedo a morir”.

De Bahía Blanca a Buenos Aires

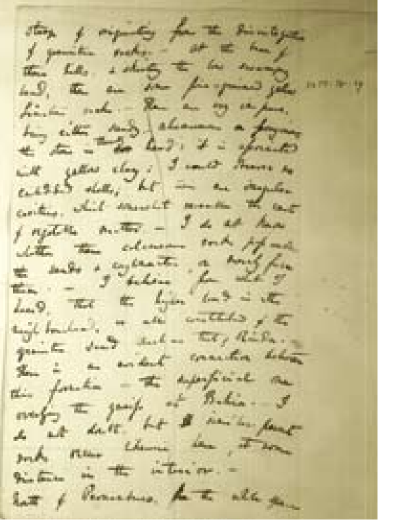
Charles Darwin, en: *Un naturalista en el Plata*,
Buenos Aires, CEAL, 1977 (fragmento).

8 de septiembre 1833.- [...] Desde Bahía Blanca a Buenos Aires hay unas 400 millas (640 kilómetros), y así siempre se atraviesa un país deshabitado. Salimos una mañana muy temprano. Después de una ascensión de algunos centenares de pies, para salir de la hondonada de verde césped donde se asienta Bahía Blanca, entramos en una extensa llanura desolada. Está cubierta de restos de rocas calcáreas y arcillosas, pero el clima es tan seco que apenas se ven algunas matas de hierba marchita, sin un solo árbol, sin un solo tallar que rompa su monotonía. El tiempo es hermoso, pero la atmósfera está muy caliginosa. Creía yo que ese estado atmosférico presagiaba una tormenta; el gaucho me dijo que ese estado se debe al incendio de la llanura a una gran distancia en el interior. Después de haber galopado mucho tiempo y de cambiar de caballo dos veces, llegamos al río Sauce. Es un riachuelo profundo y rápido que sólo tiene 25 pies de anchura. La segunda posta del camino de Buenos Aires está en sus márgenes. Un poco más arriba de la costa hay un vado, donde el agua no llega al vientre de los caballos; pero desde ese sitio hasta el mar es imposible vadearlo; por tanto, ese río forma una barrera muy útil contra los indios.

Sin embargo, el jesuita Falcorer, cuyas noticias suelen ser tan correctas, habla de este insignificante riachuelo como de un río que tiene sus fuentes al pie de la Cordillera. Creo que, en efecto, nace allí, pues el gaucho me afirma que ese río se desborda todos los años a mediados del estío, en la misma época que el Colorado; pues bien, esos desbordamientos sólo pueden provenir de la fusión de las nieves de los Andes. Pero es muy improbable que un río tan insignificante como el Sauce, en el momento en que lo vi, cruce toda la anchura del continente; además, si en esta estación no fuese sino el residuo de un gran río, sus aguas estarían cargadas de sal, como se ha visto en tantos casos y en tan numerosos países. Por consiguiente, las aguas claras y limpias que corren por su cauce durante el invierno debemos atribuirlas a los manantiales existentes alrededor de la sierra Ventan. Creo que los llanos de la Patagonia, como los de Australia, están cruzados por muchas corrientes de agua, que sólo en ciertas épocas desempeñan funciones de ríos. Así es probable que suceda con el río que desemboca en el puerto de Desire; y lo mismo con el río Chupat, en las orillas del cual han encontrado escorias celulares los oficiales encargados de levantar el plano de sus márgenes.

Como aún era temprano en el momento de nuestra llegada, tomamos caballos de refresco y un soldado para guiarnos y salimos en dirección a la sierra de la Ventan. Esta montaña se ve desde el puesto de Bahía-Blanca; y el capitán Fitz-Roy estima su altura en 3.340 pies (1.000 metros), altitud muy notable en la parte oriental del continente. Téngome por el primer europeo que ha subido a la cima de esta montaña;





Diarios de Charles Darwin.

un corto número de soldados de la guarnición de Bahía Blanca tuvieron también la curiosidad de visitarla. Por eso se repetían toda clase de historias acerca de las capas de carbón, las minas de oro y plata, las cavernas y los bosques que contenía, historias que espoleaban mi curiosidad, pero me aguardaba cruel desengaño. Desde la posta a la montaña hay unas seis leguas a través de una planicie tan llana y tan yerma como la que por la mañana habíamos atravesado; pero no por eso era menos interesante el camino, pues cada paso nos iba aproximando a la montaña, cuyas verdaderas formas se nos aparecían más claramente. Así que llegamos al pie de ella, nos costó mucho trabajo encontrar agua, y por un momento pensamos vernos obligados a pasar la noche sin poder proporcionárnosla. Al cabo concluimos por descubrirla buscando en las laderas; pues, aun a la distancia de algunos centenares de metros, los arroyuelos quedan absorbidos por las piedras calcáreas quebradizas y los montones de piedrecillas que las rodean. No creo que la naturaleza haya producido nunca una roca más árida y solitaria; aquel peñón merece muy bien su nombre de ***hurtado***. La montaña es escarpada, abrupta en extremo, llena de grietas y desprovista tan en absoluto de árboles y hasta de monte bajo, que a pesar de todas nuestras pesquisas no podemos encontrar con qué hacer un asador de palo para asar carne sobre una fogata de tallos de cardo silvestre[1]. El extraño aspecto de esta montaña está realzado por la llanura circundante, parecido al mar; llanura que no sólo viene a morir al pie de sus faldas abruptas, sino que separa también las estribaciones paralelas. Lo uniforme del color hace muy monótono el paisaje; en efecto, ningún matiz más brillante se destaca sobre el fondo gris blanquecino de la roca silícea y -sobre el moreno claro de la marchita hierba del llano. En las cercanías de una montaña elevada, suele esperarse ver un terreno muy desigual y sembrado de inmensos fragmentos de peñasco. La naturaleza da aquí la prueba de que el último movimiento que se produce para convertir el álveo del mar en tierra seca, puede efectuarse a veces con mucha tranquilidad. En esas circunstancias, sentíame curioso por saber a qué distancia podían haber sido transportados los guijarros procedentes de la roca primitiva. Pues bien: en las costas de Bahía Blanca y junto a la ciudad de este nombre, se encuentran pedazos de cuarzo que, con certeza, provienen de esta montaña, sita a 45 millas de distancia (72 kilómetros).

El rocío, que durante la primera parte de la noche había mojado las cubiertas con que nos tapábamos, habíase transformado en hielo a la mañana siguiente. Aunque la llanura parece horizontal, se eleva poco a poco, y nos hallábamos a 800 ó 900 pies sobre el nivel del mar. [...]

12 y 13 de septiembre.- Permanezco dos días en esta posta; espero a un pelotón de soldados que ha de pasar por aquí, dirigiéndose a Buenos Aires. El general Rosas ha tenido la bondad de prevenirme acerca del paso de esas tropas y me invita a aguardar-

---

1 A falta de una expresión más correcta, empleo la palabra *cardo*. Creo que es una especie de ***Eryngium.***

las para aprovecharme de tan buena escolta. Por la mañana voy a visitar algunas colinas de las cercanías, por ver el país y para examinarlas desde el punto de vista geológico.

Después de comer, los soldados se dividen en dos bandos para ensayar su habilidad con las bolas. Plántanse dos lanzas en el suelo, a 35 metros de distancia una de otra; pero las bolas no las alcanzan sino una vez por cada cuatro o cinco. Pueden arrojarse las bolas a 50 ó 60 metros, pero sin puntería. Sin embargo, ésta distancia no se aplica a los hombres a caballo: cuando la velocidad del caballo se agrega a la fuerza del brazo, dícese que se puede arrojarlas a 80 metros, casi con certeza de dar en el blanco. [...] En el curso de la jornada llegaron de la posta siguiente dos hombres encargados de un bulto para el general Rosas. Así, aparte de esos dos hombres, nuestra tropa se componía de mi guía, yo, el teniente y sus cuatro soldados. [...]

Por la mañana salimos todos a cazar: no logramos grandes triunfos venatorios, y la cacería, sin embargo, resulta animada. Poco después de nuestra marcha nos separamos: mis compañeros de caza forman su plan de modo que en cierto momento del día (son muy hábiles para calcular las horas) encuéntranse todos, viniendo de diferentes partes a un sitio determinado, para acorralar así en ese punto a todos los animales que puedan encontrar. Un día estuve de caza en Bahía Blanca; allí los hombres se limitaron a formar un semicírculo, separados unos de otros como de un cuarto de milla. Los jinetes más avanzados sorprendieron a un avestruz macho, que trató de escaparse por un lado. Persiguiéronle los gauchos a toda velocidad de los caballos, haciendo cada uno de ellos girar las terribles bolas alrededor de su cabeza. Por último, el que estaba más cerca del avestruz se las arrojó con vigor extraordinario y fueron a enroscarse en las patas del ave, que cayó inerte al suelo.

Tres especies de perdices[2], dos de ellas tan grandes como faisanes, abundan en los llanos que nos rodean. También se encuentra un gran número de bonitas zorras pequeñas, su mortal enemigo, de las cuales vimos aquel día cuarenta o cincuenta lo menos; por lo común suelen estar a la entrada de su escondrijo, lo cual no impide a los perros matar a una de ellas. A nuestro regreso a la posta, encontramos a dos de nuestros hombres que habían estado de caza por su parte. Han matado a un puma y descubierto un nido de avestruz con 27 huevos. Dícese que cada uno de esos huevos pesa tanto como once de gallina, lo cual hace que ese solo nido nos suministre tanto alimento como pudieran hacerlo 297 huevos de gallina.

[...]

15 de septiembre.- [...] La especie de chorlito real de patas largas, que parece andar con zancos (*Himantopus nigricollis*), se encuentra aquí en bandadas considerables. Hase acusado sin razón a este ave de tener poca elegancia cuando va por el agua poco profunda, su residencia favorita, dista mucho de carecer de gracia.

---

2 Dos especies de *Tinumus* y la *Eudromia elegans* de d'Orbigny, que pueden ser denominadas solo por sus costumbres, como *perdiz.*

Reunidas en bandadas, estas aves dejan oír un grito que se asemeja muchísimo a los ladridos de una jauría de perros pequeños en plena caza; despierto de pronto en mitad de la noche; durante algunos momentos me parece oír ladridos. El terutero (*Vanellus Cayanus*) es otra ave que a menudo turba también el silencio de la noche. Por su aspecto y sus costumbres se parece, desde muchos puntos de vista, a nuestros vencejos; sin embargo, tiene armadas las alas con unos espolones agudos como los que el gallo común lleva en las patas. Cuando se atraviesan las llanuras cubiertas de césped, esas aves se persiguen incesantemente; parecen profesar odio al hombre, el cual se lo devuelve con creces, pues no hay nada tan desagradable como su agudo grito, siempre el mismo y que no deja de hacerse oír ni un solo instante. El cazador las aborrece porque anuncian su aproximación a las demás aves y a todos los cuadrúpedos. Quizá prestan algunos servicios a los viajeros, pues, como dice Molina, le anuncian la vecindad de los ladrones en los caminos. Durante la estación de los amores fingen estar heridas y poder huir apenas, con el propósito de llevar lejos de sus nidos a los perros y a todos sus demás enemigos. Dícese que los huevos de estas aves son un manjar muy delicado.

16 de septiembre.- Llegamos a la séptima posta, situada al pie de la sierra Tapalguen. Hemos atravesado un país absolutamente llano; el suelo, blando y turboso, está cubierto de ásperas hierbas. La choza está muy limpia y es muy habitable; los postes y las vigas consisten en una docena de tallos de cardo silvestre, atados con tiras de cuero; esos pies derechos, que parecen columnas jónicas, sostienen la techumbre y los costados, cubiertos de cañas a manera de bálago. Aquí me refieren un hecho que no hubiera podido creer si no hubiese sido en parte testigo presencial de él. Durante la noche anterior, un granizo tan gordo como manzanitas y en extremo duro, había caído con tal violencia, que causó la muerte a un gran número de animales salvajes. Uno de los soldados encontró trece cadáveres de ciervos (*Cervus campestris*), y me enseñaron la piel aún *fresca* de éstos; minutos después de mi llegada, otro soldado trajo siete más. Pues bien; me consta que un hombre sin perros no hubiera podido matar siete ciervos en una semana. Los hombres afirmaban haber visto lo menos quince avestruces muertos (uno lo teníamos para comer); añadían que otros muchos se habían quedado ciegos. Gran número de aves más pequeñas, como patos, halcones y perdices, habían quedado muertas. Enseñáronme una perdiz cuyo dorso estaba todo negro, como si la hubieran herido con una piedra grande. Un seto de tallos de cardo que rodeaba a la choza estaba casi deshecho; y al sacar uno de los hombres la cabeza para ver qué sucedía, recibió una herida grave; llevaba puesto un vendaje. Me dijeron que la tempestad sólo produjo estragos en una extensión de terreno poco considerable. En efecto, desde nuestro campamento de la noche última habíamos visto una nube muy negra y relámpagos en esa dirección. Es increíble que animales tan fuertes como los ciervos hayan sido muertos de esa manera; pero, por las pruebas que acabo de referir, estoy convencido de que me han contado el hecho sin exagerarlo.

[...] de cerrar la noche a la posta, sita en las márgenes del río Tapalguen. Al cenar, según algunas palabras que oigo decir, me estremezco repentinamente de horror pensando que como uno de los platos favoritos del país: ternera sin acabar de formarse. Era puma: la carne de este animal es muy blanca y tiene gusto a ternera. Mucho se han burlado del doctor Shaw por haber dicho que «la carne del león es muy estimada y que por su color y sabor se parece mucho a la carne de ternera». Así sucede ciertamente con el puma. Los gauchos difieren de opinión en cuanto al jaguar; pero todos ellos dicen que el gato es un manjar excelente.

17 de septiembre.- Seguimos el río Tapalguen a través de un país fértil, hasta la novena posta. Tapalguen mismo, o la ciudad de Tapalguen (si puede dársele este nombre) consiste en una llanura perfectamente plana y sembrada hasta donde alcanza la vista de *toldos* o chozas en forma de horno, de los indios. Aquí residen las familias de los indios aliados que combaten en las filas del ejército de Rosas. Encontramos un gran número de indias jóvenes, montadas dos o tres juntas en un mismo caballo; la mayor parte son muy guapas, y su tez tan fresca podría tomarse por el emblema de la salud. Además de los *toldos*, hay allí tres *ranchos*: uno lo habita el comandante, y los otros dos unos españoles con pequeñas tiendas.

Por fin puedo comprar un poco de galleta. Desde hace varios días no como más que carne; este nuevo régimen no me disgusta, pero me parece que sólo podría soportarlo a condición de hacer un ejercicio violento. He oído decir que en Inglaterra, enfermos a quienes se ordena una alimentación exclusivamente animal, apenas pueden decidirse a someterse a ella, ni aun con la esperanza de prolongar la vida. Sin embargo, los gauchos de las Pampas no comen sino vaca durante meses enteros. Pero he observado que toman una gran cantidad de grasa, que es de naturaleza menos animal y aborrecen particularmente la carne magra como la del agutí. El doctor Richardson[3], ha notado también que «alimentándose por largo tiempo exclusivamente de carne magra, se experimenta un deseo tan irresistible de comer gordura, que se puede consumir una cantidad considerable hasta de grasa oleosa, sin sentir náuseas»; esto me parece un hecho fisiológico muy curioso. Quizá como consecuencia de su dieta exclusivamente animal, es por lo que los gauchos, como todos los demás carnívoros, pueden abstenerse de alimento durante mucho tiempo. Me han asegurado que en Tandeel unos soldados persiguieron voluntariamente a una tropa de indios por espacio de tres días, sin comer ni beber.

He visto en los comercios muchos artículos, como mantas de caballo, cinturones y ligas, tejidos por las mujeres indias. Los dibujos son muy bonitos, y brillantes los colores. El trabajo de las ligas es tan perfecto, que un negociante inglés de Buenos Aires me sostenía que habrían sido fabricadas en Inglaterra; para convencerle fue preciso enseñarle que las bellotas estaban adheridas con trozos de nervios hendidos.

---

[3] *Fauna Boreall-Americana*, tomo I, pág. 35.

18 de septiembre.- Hoy hemos hecho una larga etapa. En la duodécima posta, siete leguas al sur del río Salado, encontramos la primera *estancia* con bestias y mujeres blancas. Enseguida tenemos que atravesar varias millas del país inundado; el agua sube hasta por encima de las rodillas de los caballos. Cruzando los estribos y montando como los árabes, es decir, con las piernas encogidas y las rodillas muy altas, conseguimos no mojarnos en demasía. Es casi de noche cuando llegamos al Salado. Este río es profundo y tiene unos 40 metros de anchura; en verano se seca casi por completo, y la poca agua que en él queda aún se vuelve tan salobre como la del mar. Dormimos en una de las grandes estancias del general Rosas. [...]

19 de septiembre.-- Atravesamos Guardia del Monte. Es un lindo pueblecillo un poco desparramado, con numerosos jardines plantados de albérchigos y membrillos. La llanura es enteramente igual que la que rodea a Buenos Aires.

El césped es corto y de un hermoso color verde, intercalándose campos de trébol y de cardos; también se ven numerosas guaridas de viscachas. En cuanto se cruza el Salado, cambia por completo de aspecto el paisaje; hasta entonces sólo nos circuían hierbas silvestres, y ahora caminamos sobre una hermosa alfombra de verdura. Ante todo creo deber atribuir este cambio a una modificación en la naturaleza del suelo; pero los habitantes me afirman que aquí, lo mismo que en la Banda Oriental, donde se nota una diferencia tan grande entre el país que rodea a Montevideo y las sabanas tan poco habitadas de Colonia, es preciso atribuir esa mudanza a la presencia de cuadrúpedos. Exactamente el mismo hecho se ha observado en las praderas de la América del Norte[4], donde hierbas comunes y rudas, de cinco a seis pies de altura, se transforman en césped en cuanto se introducen allí animales en suficiente número. No soy bastante botánico para pretender decir si la transformación proviene de introducirse nuevas especies, de modificaciones en el crecimiento de las mismas hierbas o de disminuir número proporcional. También le chocó mucho a Azara ese cambio de aspecto; además se pregunta cuál es el motivo de la aparición inmediata, en todos los senderos que conducen a una choza recién construida, de plantas que no crecen en las cercanías. En otro pasaje dice[5]: «Estos caballos (salvajes) tienen la manía de preferir los caminos y el borde de las carreteras para depositar sus excrementos; montones de ellos se encuentran en esos lugares». Pero, ¿no es eso una explicación del hecho? ¿No se producen así líneas de terreno ricamente abonado, que sirven de comunicación a través de inmensas regiones?

---

4 Véase la descripción de las praderas por M. Atwater, en *Sillman N. A. Journal*, tomo I, pág. 117

5 Azara, *Viaje*, tomo I, pág. 373.

Almanaque de 1882, momento de apogeo de las teorías darwinianas.

Junto a Guardia encontramos el límite meridional de dos plantas europeas que se han hecho extraordinariamente comunes. El hinojo abunda en los revestimientos de los hoyos en las cercanías de Buenos Aires, Montevideo y otras ciudades. Pero el cardo[6] aún se ha difundido mucho más: se le encuentra en estas latitudes a los dos lados de la cordillera, en todo el ancho del continente. Lo he hallado en sitios casi desiertos de Chile, de Entre Ríos y de la Banda Oriental. Solo en este último país, hartas millas cuadradas (probablemente muchos centenares), están cubiertas por una masa de estas plantas armadas de pinchos, en sitios donde no pueden penetrar hombres ni animales. Ninguna otra planta puede existir actualmente en las llanuras onduladas donde crecen esos cardos; pero, antes de haberse introducido, la superficie debió estar cubierta de grandes hierbas, como todas las demás partes. Dudo que pueda citarse un ejemplo más extraordinario de invasiones de una planta efectuadas en una escala tan grande. Según ya he dicho, no he visto en ninguna parte el cardo al sur del Salado, pero es probable que conforme se pueble el país irá extendiéndose sus límites al cardo. El cardo gigante de las Pampas, de hojas variadas, se conduce de un modo muy diferente, pues lo he encontrado en el valle del Sauce.

Según los principios tan bien expuestos por M. Lyell, pocos países han sufrido modificaciones más notables desde el año 1535, en que desembarcó el primer colono con 72 caballos en las orillas del Plata. Los innumerables rebaños de ganado caballar, vacuno y lanar no solo han modificado el carácter de la vegetación, sino que también han rechazado de todas partes y hecho casi desaparecer al guanaco, el ciervo y el avestruz. También han debido producirse otros cambios; el cerdo salvaje reemplaza muy probablemente al pecarí en muchos sitios; puede oírse a manadas de perros salvajes aullar en los bosques que cubren los bordes de los ríos menos frecuentados; y la rata común, convertida en un animal grande y feroz, habita en las colinas peñascosas. Como M. d'Orbigny lo ha hecho notar, el número de buitres ha debido acrecentarse de un modo inmenso desde la introducción de los animales domésticos; y he indicado con brevedad las razones que me hacen creer que han extendido muchísimo su residencia hacia el sur. Sin duda ninguna, también otras muchas plantas, además del hinojo y del cardo, se han aclimatado,

---

[6] A. d'Orbigny (tomo I, pág 474), dice que el cardo y la alcachofa se encuentran en estado salvaje. El doctor Hoocker (*Botanical Magazine*, tomo LV, pág. 2.862), ha descrito con el nombre de *Inermis* una variedad del *Cynara* procedente de esta parte de la América meridional. Afirma que la mayoría de los botánicos creen hoy que el cardo y la alcachofa son variedades de la misma planta. Puedo añadir que un hortelano muy inteligente me ha afirmado haber visto en un huerto abandonado, convertirse plantas de alcachofa en cardo común. El doctor Hoocker cree que la magnífica descripción que Head hace del cardo silvestre de las Pampas se aplica al cardo común, pero es un error. El capitán Head aluda a la planta de que luego me ocuparé con el nombre de *cardo gigante.* ¿Es un verdadero cardo? No lo sé; pero esa planta difiere en absoluto del cardo común y se parece mucho más al cardo silvestre.

prueba de ello, el número de duraznos y de naranjos que crecen en las islas de la desembocadura del Paraná, y que provienen de las semillas transportadas allí por las aguas del río. [...] mi título misterioso no haga sino inspirarle una idea más alta de mi persona.

20 de septiembre.- A mitad del día llegamos a Buenos Aires. Los setos de agaves, los bosques de olivos, de albérchigos y de sauces, cuyas hojas empiezan a abrirse, dan a los arrabales de la ciudad un aspecto delicioso. Me encamino a la casa de M. Lumb, negociante inglés, quien, durante mi estancia en el país, me ha colmado de obsequios.

La ciudad de Buenos Aires es grande y una de las más regulares, creo, que hay en el mundo. Todas las calles se cortan en ángulo recto; y hallándose a igual distancia unas de otras todas las calles paralelas, las casas forman cuadrados sólidos de iguales dimensiones, llamados *cuadras*.

Las casas, cuyos aposentos dan todos a un patio pequeño muy bonito, no suelen tener más que un piso coronado por una azotea con asientos, donde los habitantes acostumbran a estar por el verano. En el centro de la ciudad está la plaza, alrededor de la cual se ven los edificios públicos, la fortaleza, la catedral, etc.; antes de la revolución, también estaba allí el palacio de los virreyes. El conjunto de esos edificios presenta magnífico golpe de vista, aun cuando ninguno de ellos tenga pretensiones de arquitectura bella.

Uno de los espectáculos más curiosos de Buenos Aires es el gran *corral* donde se guardan, antes de darles muerte, los animales que han de servir para el aprovisionamiento de la ciudad. Es realmente pasmosa la fuerza del caballo comparada con la del buey. Un hombre a caballo, después de sujetar con su *lazo* al buey por la cornamenta, puede arrastrarlo a donde quiera. El animal hace hincapié en el suelo con las patas extendidas hacia adelante, para resistir la fuerza que le arrastra, pero todo es inútil; por lo común, también el buey toma carrera y se echa a un lado, pero el caballo se revuelve inmediatamente para recibir el choque, el cual se produce con tanta violencia, que el buey es casi derribado; lo asombroso es que no se desnuque. Conviene advertir que el combate no es del todo igual, pues mientras que el caballo tira con el pecho, el buey tira con lo alto de la cabeza. Además, un hombre puede retener de idéntica manera al caballo más salvaje, si el *lazo* le sujeta precisamente por detrás de las orejas. Se arrastra al buey hasta el sitio donde han de sacrificarle; después el *matador*, acercándose con cautela, le corta el corvejón. Entonces el animal exhala su mugido de muerte, el más terrible grito de agonía que conozco. Lo he oído a menudo desde una gran distancia, distinguiéndolo entre otra multitud de ruidos, y siempre comprendí que la lucha estaba concluida. Toda esa escena es horrible y repugnante: se anda sobre una capa de osamentas, y caballos y jinetes van cubiertos de sangre.

Los viajes de aventuras y la guerra del corso (fragmento)

Julio Verne, en: *Historia de los grandes viajes y los grandes viajeros*,
México, Editoral Porrúa, 1991. (Adaptación)

Francisco Drake nació en 1540, en una choza bien miserable de Tavistock, en el Devonshire, Por su valor indomable, durante su vida Drake ganó tantos millones como luego perdió con la misma facilidad con que los había ganado. Su padre, Edmundo Drake, era uno de esos clérigos que se dedican a la educación del pueblo. Su pobreza solo se igualaba con la estimación que se le profesaba por su carácter. Cargado de familia, se vio en la precisión de dejar a su hijo abrazar la profesión marítima, hacia la cual sentía este una viva pasión, y le permitió entrar de grumete a bordo de un buque de cabotaje que hacía la travesía a Holanda.

Laborioso, activo, terco y económico, pronto el joven Francisco Drake adquirió los conocimientos teóricos necesarios para poder dirigir un barco. En cuanto contó con algún ahorro, aumentado por la venta de una embarcación que su primer patrón le había legado, hizo algunos viajes más largos, visitó la bahía de Vizcaya, el golfo de Guinea y consumió todo su dinero en proporcionarse un cargamento que quería vender en las Indias occidentales. Pero tan pronto como llegó al río de Hacha, fueron confiscados el buque y el cargamento no se sabe con qué fútil pretexto. Todas sus reclamaciones fueron nútiles, y Drake, que se veía arruinado, juró vengarse de tamaña injusticia, y cumplió su palabra.

En 1567, es decir, dos años después de esta aventura, una escuadrilla compuesta de seis buques, de los cuales el más fuerte desplazaba setecientas toneladas, salía del puerto de Plymouth, con aprobación de de la reina, con objeto de hacer una expedición por las costas de México. Drake mandaba un buque de cincuenta toneladas. Al principio capturó la escuadrilla de algunos negros en Cabo Verde. Luego asedió la Mina y allí se apoderaron también de algunos negros que fueron a vender a las Antillas. Tal vez por los consejos de Drake se apoderó Haxkins de la ciudad del Río de la Hacha; luego llegó a San Juan de Ulúa, después de una terrible tempestad; pero el puerto estaba defendido por una escuadra numerosa y armado con una potente artillería; la escuadra inglesa fue derrotada y Drake tuvo que volver a Inglaterra en enero de 1568, a costa de grandes trabajos.

Drake realizó después dos expediciones a las Indias occidentales para estudiar el país. Cuando creyó haber reunido los conocimientos necesarios, armó a su costa dos buques, el *Swan*, de 25 toneladas, mandado por su hermano Juan, y el *Pacha of Plymouth*, de 70 toneladas. Entre los dos buques llevaban por tripulación setenta veteranos de mar, con quienes podía contar. Desde julio de 1572 a agosto de 1573, unas veces solo y otra en compañía de un tal capitán Rawse, Drake realizó un crucero fructuoso de las costas de Darién; atacó las ciudades de Veracruz y de Nombre de Dios, e hizo un botín considerable. Desgraciadamente aquellas

excursiones fueron acompañadas de muchas crueldades y actos de violencia que hoy avergonzarían, pero no insistiremos sobre los actos de piratería y de barbarie que tan frecuentes eran en el siglo XVI.

Después de haber cooperado a reprimir la sublevación de Irlanda, Drake, cuyo nombre comenzaba a ser conocido, se hizo presentar a la reina Isabel, a la cual expuso el proyecto de ir a asolar las costas occidentales de la América del Sur, pasando por el estrecho de Magallanes, y consiguió el título de almirante, que le confiara una escuadra de cinco buques, en la cual se embarcaron ciento setenta marineros escogidos.

El 15 de noviembre de 1577, Francisco Drake salió de Plymouth, trabó relaciones con los moros de Mogador, hizo algunas capturas de poca importancia antes de llegar a las islas de Cabo Verde, donde tomó provisiones, y tardó cincuenta y seis días en atravesar el Atlántico y ganar la costa del Brasil. Siguió la línea de la costa hasta el estero de la Plata, donde hizo provisiones de agua, llegó a la bahía de las Focas, en Patagonia, traficó con los salvajes y mató un gran número de pájaros bobos y lobos marinos, para el abastecimiento de los buques.

"Algunos patagones que se vieron el 13 de mayo un poco más debajo de la bahía de las Focas", dice la redacción original, "llevaban en la cabeza una especie de cuerno, y casi todos usaban, en vez de sombreros, hermosas plumas de aves. Tenían también el rostro pintado de muchos y diversos colores, y cada uno llevaba un arco en la mano, con el cual cada vez que tiraban lanzaban dos flechas. Son hombres muy ágiles, los que nosotros hemos podido ver, bastante entendidos en el arte de la guerra, porque se mantenían en buen orden marchando y avanzando, y aunque eran muy pocos hombres aparentaban estar en gran número."



Mapa de la Patagonia, mediados de siglo XIX.

Charton, en sus *Viajeros antiguos y modernos*, hace notar que Drake no insiste en lo de la estatura extraordinaria que Magallanes había atribuido a los patagones. Hay, sin embargo, para esto algunas razones. En Patagonia existe más de una tribu, y la descripción que Drake hace aquí de los salvajes que encontró no se parece en nada a la que hace Pigafetta de los patagones del puerto de San Julián. Si, como hoy parece probado, existe una raza de hombre de elevada estatura, su residencia está en la orilla del estrecho, en el extremo meridional de la Patagonia, y no a quince días de navegación del puerto Deseado, a donde Drake llegó el 2 de junio. Al día siguiente fondeó en la ensenada de San Julián, donde encontró una horca levantada en otro tiempo por Magallanes para castigar a algunos rebeldes de su tripulación. Drake escogió este sitio para desembarazarse de uno de sus capitanes, llamado Dougthy, acusado desde hacía mucho tiempo de traición y conjura, y que en varias empresas se había separado de la escuadra. Algunos marineros confesaron que habían sido solicitados por él para unírsele y deshacer el viaje, y fue convicto del crimen de rebelión y sedición, y, según las leyes de Inglaterra, condenado por un Consejo de guerra a ser decapitado. Esta sentencia fue inmediatamente ejecutada, aun cuando Dougthy protestó enérgicamente de su inocencia hasta



Paz, funerales en el mar. Óleo sobre lienzo, William Turner, 1842 (detalle).

el último momento. La culpabilidad de Dougthy, ¿estaba bien probada? Si Drake fue acusado al volver a Inglaterra, a pesar de la moderación de que siempre dio pruebas con los suyos, de haberse aprovechado de la ocasión para deshacerse de un rival que tenía, es difícil admitir que los cuarenta jueces que pronunciaron la sentencia se concertasen para obedecer los secretos designios de su almirante y condenar a un inocente.

El 20 de agosto, la escuadra (reducida a tres buques como consecuencia de averías ocurridas en los otros dos, que el almirante mandó destruir) entró en el estrecho, que desde Magallanes no había sido franqueado. Allí encontró Drake serenos puertecillos, pero hace constar que era muy difícil fondear en ellos, a causa de la profundidad del agua en las inmediaciones de la tierra, y que los vientos violentos que soplaban por ráfagas súbitas, hacían muy peligrosa la navegación. En una tormenta que alcanzó a la salida del estrecho en el Pacífico, Drake perdió uno de sus buques, mientras que su último compañero era separado de él algunos días después, y no le volvió a ver hasta el fin de la campaña.

Arrastrado por las corrientes hacia el Sur del estrecho hasta los 55°1/3, no tenía más que un solo barco, pero por el mal que causó a los españoles demostró las rapiñas que habría podido llevar a cabo si hubiese tenido a sus órdenes las escuadras con que había salido de Inglaterra.

En un desembarco en la isla de la Mocha, tuvieron los ingleses dos muertos y muchos heridos, entre estos últimos el propio Drake, que fue alcanzado por dos flechas en la cabeza y se vio en absoluta imposibilidad de castigar a los indios por su perfidia. En el puerto de Valparaíso se apoderó de un buque ricamente cargado de vinos de Chile y de lingotes de oro, valuados en 37.000 ducados; después saqueó la ciudad, abandonada precipitadamente por sus habitantes. En Coquimbo, donde se tenían noticias de su próxima llegada, se encontró con fuerzas poderosas que le obligaron a reembarcarse. En Arica saqueó tres pequeños barcos, en uno de los cuales encontró cincuenta y siete barras de plata, valuadas en 50.160 libras; y en el puerto de Lima, donde estaban fondeados doce buques o barcas, el botín fue considerable. Pero lo que alegró más a Drake fue saber que un galeón llamado *Cagafuego* navegaba hacia Paraca muy ricamente cargado. El almirante se lanzó inmediatamente en su persecución, y en el camino capturó una barca que llevaba ochenta libras de oro, o sea 11.080 escudos, y no le costó gran trabajo, a la altura del cabo de San Francisco, apoderarse del *Cagafuego*., en el cual encontró ochenta libras de oro. Esto hizo decir, riéndose, al piloto español: "Capitán, nuestro buque ya no se debe llamar *Cagafuego*, sino *Cagaplata*; el vuestro es el que debe llamarse *Cagafuego*." Después de haber hecho otro gran número de presas, más o menos ricas, en las costas del Perú, supo Drake que se preparaba contra él una escuadra considerable, y pensó que ya era tiempo de volver a Inglaterra.

A este fin se le ofrecían tres caminos: o repasar el estrecho de Magallanes o atravesar el mar del Sur y doblar el cabo de Buena Esperanza para volver por el Atlántico,

o remontar la costa de China y entrar por el mar Glacial y el cabo Norte. Drake se decidió por este último como más seguro. Se hizo, pues, a la vela, llegó al 38° de latitud Norte, y desembarcó en la bahía de San Francisco. Era entonces el mes de junio; la temperatura era muy baja, y la tierra estaba cubierta de nieve. Los detalles que da Drake acerca de la acogida que le hicieron los indígenas son muy curiosos. "Cuando llegamos, los salvajes manifestaron una gran admiración al vernos, y pesando que éramos dioses nos recibieron con grande humanidad y reverencia.

"Mientras estuvimos allí continuaron visitándonos y trayéndonos una veces magníficos penachos hechos con plumas de diversos colores, y otras *petun* (tabaco), que es una hierba de que los indios usan ordinariamente. Pero antes de presentárnoslo se detenían un poco lejos, en un sitio en que habíamos levantado nuestras tiendas. Luego hacían largos discursos de manera de arengas, y cuando concluían dejaban sus arcos y flechas en aquel sitio y se acercaban a nosotros para ofrecernos sus presentes.

"La primera vez que vinieron sus mujeres, se detuvieron en el mismo sitio y se arañaron y arrancaron la piel de la carne de sus mejillas, lamentándose de una manera admirable, que nos sorprendió sobremanera; pero después supimos que era una especie de sacrificio que nos hacían."

Los detalles de da Drake acerca de los indios de California son quizá los únicos que ha facilitado sobre las costumbres y los usos de las naciones que visitó. Haremos notar con este motivo la costumbre de las largas arengas que el viajero ha advertido y que encontramos entre los indios de Canadá, como Cartier hizo constar unos cuarenta años antes.

Drake no subió más arriba por el Norte, y renunció a su proyecto de volver por el mar Glacial. Cuando se hizo a la vela fue para bajar hacia la línea, llegar a las Molucas y volver a Inglaterra por el cabo de Buena Esperanza. [...]

El 13 de octubre de 1579, el almirante inglés llegó a los 8° de latitud Norte, a un grupo de islas cuyos habitantes tenían las orejas muy prolongadas por el peso de los adornos que se colgaban a ellas; las uñas, que dejaban crecer, parecían servirles de armas defensivas, y sus dientes "negros como le pez de los barcos" adquirían este color por el uso del betel. Después pasó Drake por las Filipinas, y el 14 de noviembre llegó a Ternate. El rey de esta isla vino a bordo de su buque con cuatro canoas cargadas con sus principales oficiales, revestidos de sus trajes de ceremonia. Después del cambio de cortesías y presentes de costumbre, recibieron los ingleses arroz, caña de azúcar, gallinas, higos, clavo y harina de sagú. Al día siguiente algunos marineros que bajaron a tierra asistieron al Consejo "Cuando el rey llegó levaban delante de él una rica sombrilla o quitasol todo bordado de oro. Iba vestido según la moda del país, pero con un traje extremadamente magnífico, porque estaba cubierto desde los hombros hasta el suelo con un largo manto de tela de oro. Tenía por adorno en la cabeza una especie de turbante, todo adornado de oro fino y rica pedrería con borlas de la misma tela. Del cuello le colgaba una hermosa cadena de



Estrecho de Magallanes según un mapa antiguo.

oro, con largos eslabones doblados y redoblados. En los dedos llevaba seis sortijas de piedras extremadamente preciosas, e iba calzado con zapatos de tafilete."

Después de haber permanecido algún tiempo en el país, para refrescar su tripulación, se hizo de nuevo a la mar; pero el 9 de enero de 1580, chocó contra una roca y, para ponerse a flote, tuvo que tirar al agua ocho cañones y una gran cantidad de provisiones. Un mes después llegó a Baratena, donde reparó su buque. Esta isla produce con profusión oro y plata, cobre y azufre, especias, limones, cohombros, cocos y otros frutos deliciosos. "Hemos cargado nuestro buque abundantemente, pudiendo decir que desde nuestra salida de Inglaterra no hemos pasado por ningún sitio donde hayamos encontrado más comodidad de hacer víveres y provisiones que en esta isla y la de Ternate".

[...] Cargado de honores, investido de importantes mandos, murió Drake en la mar, el 28 de enero de 1596, durante una expedición contra los españoles.

Pertenécele el honor de haber sido el segundo que pasó el estrecho de Magallanes y de haber visitado la Tierra de Fuego hasta las alturas del cabo de Hornos. Igualmente subió por la costa de América del Norte más arriba de lo que lo habían hecho sus antecesores, y reconoció muchas islas y archipiélagos.

Andrea Bises. Roma, 1926[7]

Eleonora M. Smolensky y Vera Vigevani Jarach, en: *Tantas voces, una historia. Italianos judíos en la Argentina,* Buenos Aires, Temas, 1999.

El anuncio de las leyes raciales lo viví mal: yo, por el tipo de familia y por la educación recibida, tenía muy escaso contacto con la realidad y el hecho de ser o resultar diferente de los demás me creaba problemas.

Me resulta que a consecuencia de las leyes raciales hubo un consejo de familia: el tío comerciante y muy ricio, influenciado sobre todo por su esposa, compró a cinco mil liras cada uno, es decir la mitad del precio de un auto en 1939, un certificado de bautismo con fecha adelantada para cada uno de los miembros de su familia –*ad maiorem Dei gloriam* lo hizo el buen cura...– mientras que mi padre, como así también un hermano suyo casado pero sin hijos, compró la visa temporaria para la Argentina pagando cinco mil liras por cada persona al Cónsul argentino en Génova, Sr. Oneto (tengo buena memoria). La decisión de ir a la Argentina creo que fue debida al hecho de que en la Argentina podíamos contar con cartas de presentación para los representantes locales (todos italianos) de muy importantes industrias textiles italianas.

---

[7] Andrea, en italiano, pertenece al género masculino.

En Buenos Aires (que me decepcionó mucho pues yo me esperaba una ciudad exótica, con pieles rojas, aves y flores tropicales y mucho color local y, en cambio, me encontré con una ciudad de tipo europeo solo que con un clima desagradable y el maldito hollín...), vivimos primero en una pensión, la Pellegrini Zisis House, en la calle Carlos Pellegrini 1520 (un mes y eso de después de haber transcurrido una semana en la Avenida de Mayo en el hotel Castelar) y luego fuimos a vivir al Barrio Norte, en la calle Guido 1518 todos juntos, mamá, papá, mis dos hermanas Anna y Fiammetta y los tíos Sergio y Liliana.

Dificultades yo, personalmente, no las viví pues mi padre y su hermano empezaron casi inmediatamente a trabajar en el sector textil, yo iba al colegio y por la tarde iba al negocio, en la calle Moreno, en donde hacía mis deberes de la escuela y escribía las cartas en castellano. Mi preocupación era ser diferente de los demás, por la manera de vestir, por la educación y porque me decían en el colegio "pero, si vos sos italiano, ¿cómo es que sos también ruso?" y muy pronto aprendí que el sustantivo "ruso" se acompañaba casi siempre a la adjetivación "de mierda". Nadie me ayudó a integrarme, por el contrario, mi padre me complicó la vida psicológicamente porque vivía siempre con la idea del regreso a Italia y entonces se hablaba siempre de que en Italia todo era mejor y de que volveríamos y oyendo esos discursos yo estaba siempre solo porque me consideraba superior a los argentinos.

No sé si tuve nostalgia pero sí añoraba una forma de vivir mejor: vacaciones de tres meses, el palco en el Teatro de la Ópera, en Roma, una ciudad hermosa y llena de testimonios artísticos y culturales que en Buenos Aires no lograba encontrar.

Yo, personalmente, y en esto también reconozco el *input* obsesivo y morboso de mi padre, vivía pensando en lo que podría suceder a los parientes en Italia y recuerdo que cuando se cortaron las comunicaciones con Italia a causa de la guerra y las noticias llegaban por la Cruz Roja o por voces o "se dice", en casa se vivió una situación de gran tensión. Mi padre dormía poco y se pasaba horas durante la noche y la madrugada tratando de captar noticias por la radio. Yo, por mi parte, tenía que ocuparme de mi propio equilibrio; recuerdo que, cuando en 1942, mi tío Sergio se suicidó en el Tigre, puesto que mi padre sufría del corazón, cuando las autoridades pidieron la presencia de un familiar para el reconocimiento de la *salma*, a mis padres no se les ocurrió nada mejor que mandarme a mí, que entonces tenía 16 años, acompañado por Olga Luzzati, que era una prima en segundo grado de mi tía Liliana: ha pasado medio siglo de entonces y todavía me veo, tímido y asustado en la morgue con el empleado que saca afuera el cajón frigorífico con la *salma* de mi tío, levanta la sábana...

Trabar amistad con los argentinos me era muy difícil. Cuando iba al Colegio Nacional de Buenos Aires, aun a los dieciocho años, tenía que regresar a casa no más tarde de las nueve de la noche mientras que mis compañeros, con los cuales a veces iba al cine, a comer algo, regresaban a casa cuando querían y sin tantas historias. Yo tenía que hablar por teléfono a casa, decir con quién estaba (y la


AGN

Buenos Aires en 1936: el ensanche de la calle Corrientes.

pregunta de mi padre, qué hace el padre, quién es...), adónde íbamos y a qué hora regresaría: mis compañeros me tomaban el pelo, naturalmente y recuerdo que una vez que, después de haber llamado a casa a eso de las nueve de la noche, después de haber cenado nos fuimos al cine y luego a jugar a los dados y regresé a casa a las dos de la mañana, cuando bajé del taxi en la esquina de Callao y Santa Fe (en aquel entonces yo tenía 19 años y vivíamos en Santa Fe 1755) vi en seguida las siluetas de mis padres en la ventana del living: hubo casi una tragedia griega, me quitaron las llaves de casa y el día después, en el colegio, un compañero me dijo: "¿Pero qué carajo ha hecho tu viejo anoche, que a la una de la madrugada ha despertado al mío para saber en dónde estabas?"

Con los demás judíos italianos el contacto era continuo: cuando recién llegamos a Buenos Aires (yo tenía entonces 13 años) casi todas las noches había reuniones donde todos trataban de estudiar qué hacer en el nuevo país (recuerdo tanta gente: Vigevani, Vitale, Rabello, Segre, Terni, Civita, Eppinger, Smolensky, Pugliese, Conti, Sacerdote, Volterra, Beer, etc., etc.). En los primeros tiempos íbamos todos los domingos, adultos y chicos, a la casa del Ing. Mario Beer (que luego se fue a Mendoza) en la calle Boedo 17 y allí los adultos jugaban al bridge o al póker y los chicos jugábamos al Monopoli, Franca, mis hermanas y yo, no Gina y Stefano Beer que eran un poco más grandes.

Teníamos relaciones también con otros judíos emigrados que eran principalmente askenazi (Khoner, Falush, Engel, Vamos) y con judíos locales sefardíes sobre todo por motivos de negocios (Teubal, Cuenca, Modai, Angel).

Un poco más adelante, cuando tenía alrededor de 25 años y ya estaba casado (con Julia Lakatos que había conocido en casa Smolensky), durante las horas de trabajo (el comercio nunca me ha apasionado y lo hacía por fuerza de costumbre después de haber abandonado la Facultad de Derecho) de vez en cuando me iba a visitarlo a Paolo Segre que tenía un negocio textil en la calle Santiago del Estero en sociedad con un judío sefardita, Tarrab, y los dos hablábamos de los máximos sistemas, de cómo no nos gustaba el comercio y de si nos había gustado y cuánto un concierto. Éramos dos peces fuera del agua que nos hacíamos compañía.

Yo era relativamente religioso, más por fuerza de la costumbre que por verdadera convicción. Normalmente íbamos al Gran Templo de la Congregación Israelita en la calle Libertad pero, en ocasión de las fiestas, íbamos al templo sefardita de la calle Lavalle, en el Once con todos los "turcos" textileros: Teubal, Sasson, Laniado, Liniado, Kichik, Cohen, etc., etcétera.

Ya he dicho que nunca me asimilé y no ha habido tampoco una real inserción mía en la vida del trabajo: yo le mandaba cartas a los clientes deudores del interior, muy a menudo extranjeros de escasas letras, y les hacía consideraciones éticas y filosóficas sobre el deber de pagar con citaciones en latín o mencionando la *Comédie Humaine* del Balzac. La verdadera asimilación mía ha sido con las coperas de los *pianos-bar* y *night-clubs*...

Durante la guerra adherí a una asociación que después supe ser de matriz comunista, que se llamaba (si la memoria no me traiciona) "Asociación Juvenil por la Libertad". Le mandaba cartas a M. Guerin, dirigente de *France Libre* y no me sentía en conflicto como italiano por estar del lado de los aliados. Siempre fue claro para mí que, en cualquier país, el poder puede no representar al pueblo. No me quedé.

He vuelto a Italia a fines de 1962, poco antes de que el General Onganía derrocara al presidente Dr. Arturo H. Illia. [...]

El aspecto más positivo de haber vuelto a Italia es que desde entonces empecé a amar a Buenos Aires y a la Argentina. "Buenos Aires, mi tierra querida" dice el tango... Hay en mí la nostalgia de 24 años vividos en Buenos Aires que hubiesen podido ser mucho mejores si yo hubiese sabido desembarazarme antes de los prejuicios antiargentinos que me había dado mi padre.

Con otros judíos que han regresado mantengo buenas relaciones y los veo siempre –cuando acontece– con placer pero no hago esfuerzos particulares por encontrarlos. No he participado nunca de los famosos *incontri*.

Sigo siempre con interés los acontecimientos argentinos y veo siempre con placer e interés a la gente que viene de la Argentina.

[...] El período argentino me ha abierto los ojos y ha ensanchado mi horizonte. Es una experiencia importantísima. Me sea permitido terminar así: "He escrito no para mal de naides sino pa' bien de tuitos".

Roma, 24 noviembre 1992.

Viajeros en busca de un destino

Valeria Sardi y Andrés Allegroni

Amanece en un suburbio de la ciudad de Munich. Todavía está oscuro y arrecia un frío que anuncia la próxima nevada. Hanna tiene frío y sueño, quiere seguir refugiada en la cama bajo el edredón de plumas pero la desesperación es más fuerte, el miedo moviliza sus músculos y se levanta como un resorte. Hanna es la hija mayor de un matrimonio de la clase trabajadora alemana. Su padre es sastre y su madre ama de casa. Con mucho esfuerzo sus padres han tratado de darle una buena educación y ella se ha dedicado a estudiar piano. Sueña con ser una gran concertista. Pero, la cruda realidad de su país la ha puesto en una situación sin escapatoria. No son buenos tiempos para los judíos en Alemania.

Desde hace unos meses, en la ciudad de Munich como a lo largo y lo ancho del país las expresiones de antisemitismo se intensificaron. Los negocios son marcados con estrellas de David, manifestantes expresan su odio, los libros en las escuelas se pueblan de instrucciones y comentarios antijudíos, en algunos lugares tienen que llevar

la estrella de David de pañolenci amarillo como una rosa en el ojal. Otros han tenido peor suerte: han sido deportados a campos de concentración o exterminio. Esa suerte nefasta han sufrido Grette y Hans, sus padres. Hace meses que Hanna no tiene noticias de ellos.

Este amanecer gris, neblinoso y frío es el día. Hoy intentará llegar a Viena, aunque tenga que caminar más de cuatro horas ocultándose entre bosques y montículos, aunque el viaje la transforme en un resto humano mojado y helado. Tal vez pueda ocultarse antes en Salzburgo, la ciudad de Mozart donde ella sueña dar su primer gran concierto. Salzburgo ya no tiene música, está silente como Hanna.

El piano en casa de su tía Sophie en Salzburgo oculta una puerta que lleva al sótano donde Hanna pasa sus días. A la espera del salvoconducto que le permita escapar de tierra alemana.

Todas las mañanas, antes que salga el sol, Roque ya está en el campo. Con frío o con calor, con sed o con hambre, la naturaleza no espera. Hay que arar, sembrar, cultivar, cosechar. Son horas de trabajo duro y de magro salario. Las tierras trabajadas incansablemente son del patrón que descansa en Madrid mientras sus hombres esculpen el campo en Lugo.

Después de una jornada agotadora, no hay un sueño reparador. Sólo una sopa y, con suerte, un pedazo de pan. Y otra vez, al alba, salir al campo. Una y otra vez, se repite la rutina al infinito.

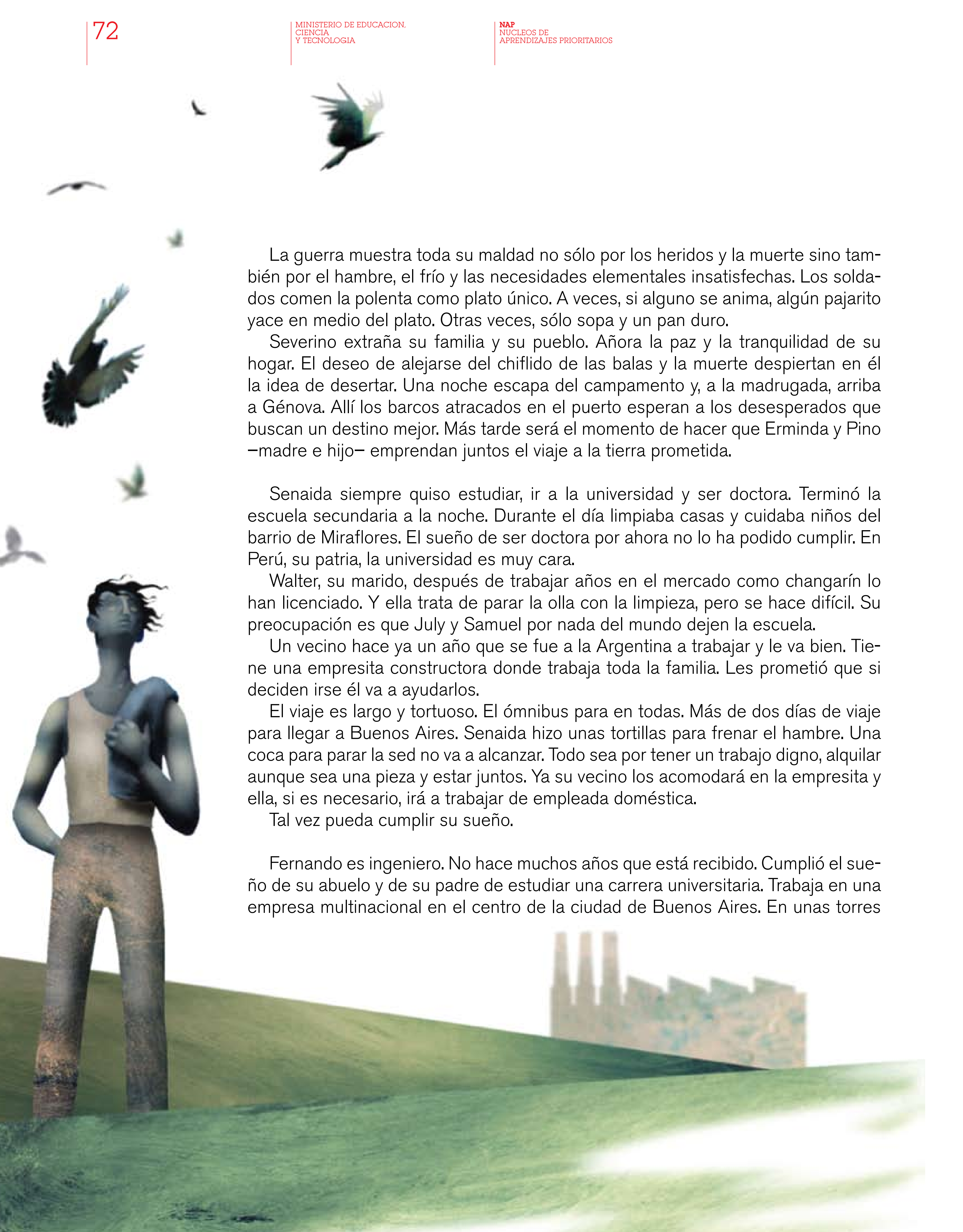
El estómago gime y Roque también. Su cuerpo está cansado de tanto esfuerzo y tan pocas satisfacciones. Muchas noches, después de todo el día de trabajo, Roque sale a campo traviesa con el deseo desesperado de encontrar algún ser vivo que pueda terminar en la olla de hierro. Pero la búsqueda es en vano. Solo algún cuis, que por estas épocas es un manjar insospechado.

La esperanza se teje entre las voces que vienen del otro lado del océano, en cartas y rumores de vecinos, familiares y amigos. La tierra prometida está cruzando el ancho mar. El hambre se mata con carne en abundancia, dicen. Allá todos comen, comentan. En la pampa todos tienen trabajo y posibilidades de progresar, afirman.

Roque espera en la cubierta del “Esperanza”. Deja su tierra querida y sufrida con el deseo de un futuro de abundancia, sin escasez ni privaciones. Lo espera un largo viaje. Quizás, después, la satisfacción de una comida caliente y sabrosa.

Obuses y cañones se disputan el hueco entre las frías montañas de los Alpes italianos. Las balas resuenan al compás del viento y la lluvia. Los fusiles se intercambian por papas que reconfortan el cuerpo, no el alma. Mujeres y niños son fantasmas en pueblos donde los hombres han desaparecido. Los ha raptado la guerra y el combate.

Severino, un campesino siciliano, ha sido enviado al batallón de artillería alpina. Él que nunca ha estado en el norte, que no conoce el terreno y, apenas, comprende el dialecto de sus compañeros. Ha dejado en Agrigento, su pueblo, a su mujer y su hijo.



La guerra muestra toda su maldad no sólo por los heridos y la muerte sino también por el hambre, el frío y las necesidades elementales insatisfechas. Los soldados comen la polenta como plato único. A veces, si alguno se anima, algún pajarito yace en medio del plato. Otras veces, sólo sopa y un pan duro.

Severino extraña su familia y su pueblo. Añora la paz y la tranquilidad de su hogar. El deseo de alejarse del chiflido de las balas y la muerte despiertan en él la idea de desertar. Una noche escapa del campamento y, a la madrugada, arriba a Génova. Allí los barcos atracados en el puerto esperan a los desesperados que buscan un destino mejor. Más tarde será el momento de hacer que Erminda y Pino —madre e hijo— emprendan juntos el viaje a la tierra prometida.

Senaida siempre quiso estudiar, ir a la universidad y ser doctora. Terminó la escuela secundaria a la noche. Durante el día limpiaba casas y cuidaba niños del barrio de Miraflores. El sueño de ser doctora por ahora no lo ha podido cumplir. En Perú, su patria, la universidad es muy cara.

Walter, su marido, después de trabajar años en el mercado como changarín lo han licenciado. Y ella trata de parar la olla con la limpieza, pero se hace difícil. Su preocupación es que July y Samuel por nada del mundo dejen la escuela.

Un vecino hace ya un año que se fue a la Argentina a trabajar y le va bien. Tiene una empresita constructora donde trabaja toda la familia. Les prometió que si deciden irse él va a ayudarlos.

El viaje es largo y tortuoso. El ómnibus para en todas. Más de dos días de viaje para llegar a Buenos Aires. Senaida hizo unas tortillas para frenar el hambre. Una coca para parar la sed no va a alcanzar. Todo sea por tener un trabajo digno, alquilar aunque sea una pieza y estar juntos. Ya su vecino los acomodará en la empresita y ella, si es necesario, irá a trabajar de empleada doméstica.

Tal vez pueda cumplir su sueño.

Fernando es ingeniero. No hace muchos años que está recibido. Cumplió el sueño de su abuelo y de su padre de estudiar una carrera universitaria. Trabaja en una empresa multinacional en el centro de la ciudad de Buenos Aires. En unas torres

nuevas que se construyeron con la fiebre de los años noventa. Dos días a la semana viaja a Ezpeleta a dirigir una obra de viviendas que están construyendo. A veces va en auto y, otras, toma el viejo tren Roca. De esos viajes vuelve cansado no solo por el trabajo sino por la angustia de la gente, la pobreza que se encarna en cada rostro que viaja en el tren. En esta travesía no ve los logros del progreso que dejaron esos últimos años; más bien, ve la miseria que rodea el comienzo del milenio.

Hace meses que se rumorea que la empresa se va del país. Otros comentan que no le dan los números. Su compañero de oficina dice que le contaron que va a haber despidos masivos.

Una mañana le llega el telegrama y se queda sin trabajo. Fernando no sabe qué va a ser de él. Necesita trabajar para mantener a los padres que están jubilados. El nonno le dice que es tiempo de que él también emigre. Llegó su hora.

En Alemania necesitan ingenieros. Ese será el destino elegido. Entre las clases de alemán, los trámites del pasaporte y la compra del pasaje –fruto del dinero acumulado en el chanchito que atesoró durante estos últimos años, más la "vaquita" que hicieron sus amigos– pasan los meses que lo separan de la partida.

En el aeropuerto se despide de todos. Promete escribir e-mails, llamar una vez por semana y, al *nonno*, mandarle postales.

¿Por qué partir?

¿Cuáles son las causas o motivos de emprender un viaje como inmigrante? La inmigración, generalmente, se produce a causa de situaciones de peligro de vida, de hambre o de guerras, de crisis económicas que conllevan la imposibilidad de que las personas desarrollen su trabajo o lo obtengan; de persecución ideológica, racial o política. Muchas otras veces la gente emigra para estudiar en otro país o porque se le ha dado la posibilidad de desarrollar su profesión con mayor éxito económico que en su lugar de origen.

La historia de Hanna, que presentamos al comienzo del texto, se relaciona con la inmigración a causa del antisemitismo y la persecución racial en la Alemania nazi entre 1939 y 1945. En este caso, la inmigración implica trasladarse de ciudad, esconderse durante un tiempo y esperar la posibilidad de escapar de Alemania para salvarse. Para los judíos, la única posibilidad de salvarse era emigrar o refugiarse en alguna casa de familia en un sitio secreto como sótano, altillo, dentro de un ropero o en algún lugar no visible de la casa. No muchos tuvieron esa suerte y fueron obligados a migrar a los campos de concentración y de exterminio a lo largo de toda Europa.

La historia de Roque es la historia de muchos hombres de ayer y de hoy que migran a causa del hambre y la escasez de oportunidades laborales. Posteriormente a la primera guerra mundial, la falta de trabajo y el hambre movilizaron hacia América a hombres y mujeres, como Roque. En la actualidad los viajes migratorios son de África a Europa, de Latinoamérica a los Estados Unidos, de los países más pobres

a los países más ricos. Los “espaldas mojadas”, como se los llama a los mexicanos que cruzan el Río Grande con el objetivo de llegar a tierra norteamericana, viajan para poder vivir mejor, alimentarse y tener un trabajo. Los “balseros” se trasladan en botes improvisados y cruzan el estrecho de Gibraltar para llegar a España, el Canal de la Mancha entre Francia e Inglaterra, el mar Adriático entre Albania e Italia, el mar del Caribe entre Cuba y los Estados Unidos. Todos escapan de sus tierras con el deseo profundo de alcanzar tierras extranjeras y tener la oportunidad de sobrevivir.

También están aquellos que se transforman en inmigrantes a causa de la guerra. Escapan de sus tierras perseguidos por sus propios coterráneos como sucedió en la llamada guerra de los Balcanes en la década del noventa donde las disputas eran entre habitantes del mismo lugar. O como en el caso de los ruandeses en África que inmigraban obligatoriamente a otros países para llegar a campos de refugiados donde podían salvarse de la lucha civil entre tutsis y hutus. La historia de Severino, unas páginas atrás, es un ejemplo también de esta inmigración obligada a causa de la Primera Guerra Mundial en Italia.

Inmigrantes también fueron aquellos que a fines del siglo XIX y principios del XX llegaron de países de Europa a la Argentina, a “hacer la America”. O, aquellos argentinos que en 2001, a causa de la crisis económica, vendieron muebles, electrodomésticos y bibliotecas para juntar el dinero para radicarse en países que les dieran la oportunidad de trabajar. La historia de Senaida, como la de Fernando, son historias de inmigrantes que buscan una vida mejor, la posibilidad de trabajar, de desarrollarse, de crecer... para eso, la inmigración fue el único camino.

Descender de los barcos

Un joven nigeriano logra superar la travesía por el Estrecho de Gibraltar en una balsa y, finalmente, llega a España. A pesar de la felicidad de haber arribado a la tierra prometida la vida en este nuevo país no será fácil. Seguramente sus primeros días los pasará en un centro de acogida al inmigrante –instituciones destinadas a alojar a los recién llegados– y, tal vez, si consigue la visa pueda encontrar un trabajo y permanecer en la península. Deberá enfrentarse a situaciones difíciles marcadas por la diferencia de la lengua, las costumbres, la cultura y, en algunos casos, la etnia.

Del mismo modo, cuando calabreses, sicilianos, napolitanos, gallegos, madrileños, catalanes, turcos, armenios, libaneses llegaron a Buenos Aires la vida aquí no fue sencilla. Muchos ya tenían familiares en la capital o en el interior de las provincias y se hospedaban con ellos o trabajaban en familia. Otros llegaban “con una mano atrás y otra adelante”, sin trabajo, sin conocer la lengua y con una vida marcada por las necesidades y penurias. Los más chicos aprendieron la lengua en la escuela y, los más grandes, a fuerza de tener que comunicarse mezclaban el español con su dialecto. Así nació el cocoliche y el lunfardo.

Los libaneses y turcos se dedicaron a lo que conocían: la venta de artículos textiles y para la casa, de puerta en puerta, recorriendo pueblos a lo largo y a lo ancho del país. Algunos italianos eran sastres y, muchos, campesinos. Aprendieron el oficio de albañil, estibador, operario y así empezaron a construir su porvenir. Muchos españoles anarquistas se dedicaron a la gastronomía, especialmente a la panificación y fueron los que bautizaron las facturas con los nombres que conocemos: "suspiro de monja", "vigilante", "cañoncito", "bolas de fraile" en una actitud de resistencia pasiva. Las mujeres eran amas de casa, dependientas en comercios, empleadas domésticas o costureras y tejedoras a domicilio.

Pero no solo del trabajo vive el hombre. Otro obstáculo fueron las costumbres y la cultura. La inmigración masiva de fines del siglo XIX y principios del XX, fue tan mayoritaria que se fueron imponiendo ciertas costumbres, como el almuerzo de los domingos donde se comía la pasta, el puchero o el mondongo en familia. Los clubes de barrio, asociaciones de fomento, vecinales y sociedades de socorro mutuo funcionaron como espacios de encuentro donde los habitantes de distintas colectividades se nucleaban y preservaban sus costumbres, además de solidarizarse con las necesidades de sus coterráneos.

Adaptarse a la vida de ciudad fue otro obstáculo. Algunos inmigrantes nunca habían salido del pueblo y del campo, no conocían la vida urbana. No estaban acostumbrados a la presencia de autos y carruajes, a la vida en los conventillos, y al ritmo citadino.

Descender de los barcos fue como empezar de nuevo, tratando de no olvidar las propias raíces.

La pérdida del origen, del lugar que cada inmigrante deja es, tal vez, lo más difícil que conlleva el viaje de la inmigración. ¿Cómo hacer para conservar lo propio? ¿Cómo no sentir que nos "contaminamos" con la cultura ajena? ¿Cómo preservar la propia cultura? ¿Cuál es el legado que se deja a las futuras generaciones?

La nostalgia es, tal vez, el modo de recordar el hogar que se ha abandonado, los afectos que se han dejado del otro lado de la frontera, las costumbres que –quizá– se irán perdiendo, aquello que se extraña y añora. Después de muchos años de vivir en otro país, el inmigrante va integrándose a la nueva cultura, habla el idioma del lugar, se alimenta como lo hacen sus vecinos, escucha la música del lugar, lee el diario y las revistas de su lugar de adopción. Sin embargo, un tango en el extranjero, una pizza en Buenos Aires, escuchar hablar en la propia lengua son escenas que acercan lo propio en territorio ajeno. Y, aún cuando el desarraigo implique muchas pérdidas, algunas costumbres se mantienen. Uno lleva su cultura consigo, más allá de adónde viva o trabaje, en su propia lengua.

Hoy Hanna vive en Bariloche, es maestra de piano y vive rodeada de sus nietos y bisnietos. Su hijo se dedica a recopilar testimonios de sobrevivientes de campos de exterminio nazi para una fundación internacional.

Roque llegó a la Argentina en 1920 y después de trabajar muchos años en el

campo argentino, logró comprarse un terrenito en las afueras de la ciudad de Buenos Aires donde construyó su casa y, para no extrañar el campo, tiene una pequeña huerta. Su viuda la cuida amorosamente.

Severino arribó a nuestro país antes del fin de la Primera Guerra Mundial. Aquí trabajó como albañil. Murió en 1955. Sus nietos lo recuerdan disfrutando la cena familiar alrededor de la mesa de madera donde se comparte la polenta con carne.

Senaida es partera. Trabaja en las barriadas de la periferia de Rosario. July y Samuel están cursando la secundaria y quieren seguir estudiando. Su marido trabaja en la empresita del vecino.

Fernando vive en Colonia, Alemania, y trabaja como ingeniero. Convive con su novia alemana y los domingos no se olvida nunca de llamar a la casa de sus padres. El *nonno* ya no está. El email le facilita la comunicación con sus amigos.

Teresa

Hebe Uhart, en: *Del cielo a casa*,
Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2003.


Ciudad de La Paz, Bolivia.

Soy Teresa Huamani Tejedor, Huamani por parte de padre y Tejedor por mi mamá, que en paz descanse. No he traído mis documentos porque ahorita me están faltando; en el hotel hay hombres rudos que esconden los documentos de la gente por puro prejuicio. Si nuestra señora de Copacabana quiere, mi hijita va a ser argentina, yo le digo a ella: “Quédate siempre dentro de la pieza, cielo, no sea que haya algún entorpecimiento de las cosas”. Pero en La Paz han quedado mis otros dos hijitos con el padre cura, porque ellos eran monaguillos, iban y venían por el altar colaborando con el señor cura. Ahora, yo he escrito a esa dirección. ¿Se podría haber mudado de dirección la iglesia? Nunca he experimentado eso, pero pasan muchas cosas extrañas como yo vi acá y quiero referirle si no es molestia. Llevaba yo mi niñita a la escuela y, según comprendí un niñito le había dañado los dientes a un compañerito, sí, le arrebató dos dientitos (hondo suspiro hacia adentro). El padre del niñito perjudicado se dirigió a la señorita maestra de una manera que yo nunca había oído: gritos, insultos; yo había sabido de eso en la pensión, pero ¡a la señorita maestra! ¿A la señora directora! Yo pensé que lo llevarían a la cárcel, pero no fue así: ni la señorita maestra ni la señora directora se manifestaron. Y el hombre tiró del brazo de su niñito y se lo llevó. ¡Qué forma de hablar! ¡Qué desmerecimiento! Sí, señora, estuve casada, supe tener marido, pero no agregaba, pues, sí, quién sabe dónde iría, que en veinte años no lo supe, y después volvía a la casa cambiado, sí, golpeaba, pues, yo le he contado a mi hermana a la postre. ¿Qué cuánto tiempo sería? Unos veinte años; le he contado a mi hermana después de esos tiempos y ella me ha dicho: “Mucho has tardado, pues”. Y no habiendo trabajo allá, porque hay más vendedores que com-

pradores, dije yo a mi hijita: “Vamos pues a la Argentina, que allá hay trabajo y buena educación”. Trabajo gracias a Nuestra Señora de Copacabana no falta; y es de mi parecer que he de conseguir más cuando domine el ascensor; yo subo y razono: si todos suben, ¿por qué no te ha de llevar a ti? Pero una vez se quedó entorpecido en medio de lo oscuro, claro, con tantas puertas y celosías como tiene, que a mí me quedó esa desazón; cuando sube, la sangre desciende de mi cabeza, y cuando bajo, la sangre asciende por su cuenta. ¿Yo podría poner un letrero, como esos que he visto en la librería, donde pondría: “Se ofrece señora para trabajos domésticos solamente en departamentos del piso bajo”? ¿No? Se ve que no se debe poner así. También he cavilado mucho con mis hijitos, que no tengo noticias, cómo estará el padre cura, si vivirá, ya era anciano por demás, pues. ¿Es posible que yo ponga en el afuera, en el sobre: “Muy urgente, deseo noticias”. ¿No? No acierto yo con lo que debo hacer y si no es un abuso yo anotaría en un papel las cosas que puedo hacer y las que me están prohibidas bajo su guía. Porque si yo hubiera tenido un papel con recomendaciones, no me hubiera sucedido lo que en la frontera. Yo venía con mi hijita que la vestí bella como un sol, de amarillo y violeta, que así solemos vestir en mi patria y traje fruta para merendar en el tren. Cuando llegamos a la frontera, un señor de gran tamaño empezó a caminar por arriba de los asientos y le iba quitando a cada quien su merienda. A mí me despojó de mis manzanas y mi pan y me dijo:

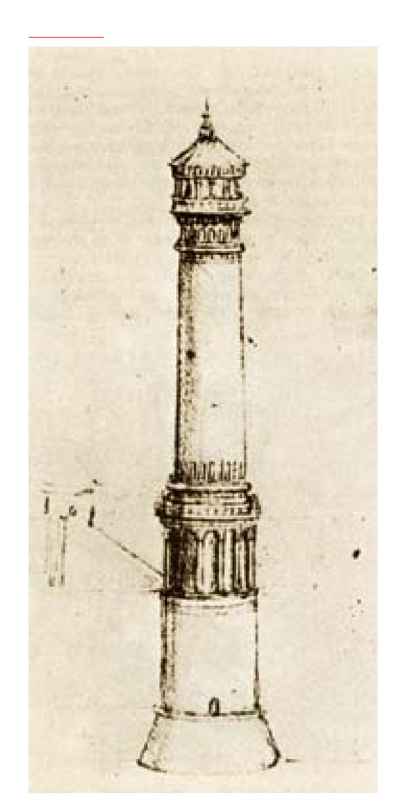
—No se puede entrar con fruta. Vayan a comer fruta a su tierra, perros.

Y el tren descarriló, estuvimos siete horas aguardando allí, sin nada para comer. No, no pedí ninguna vianda a nadie, jamás he pedido, pero yo penaba por mi niñita, pues. (Hondo suspiro hacia adentro.) Y ahora yo he pensado poner un cartel, como he visto en la verdulería, que ponen todas las necesidades de la gente, de habitación, que compran y venden animalitos, aparejos de música, alquileres. Yo pondría así: “Señora boliviana, de trabajo y sin vicios, necesita alojamiento urgente, que sea tranquilo para facilitar el sueño”. Y así, lejos de esos demonios, estaremos las dos juntitas, bien caballeras.

Leonardo en la cocina (fragmento)

Los apuntes de cocina de Leonardo,
Buenos Aires, Editorial Abril, 1987.

[...] Leonardo comienza con lo fundamental. Durante varios días estudia fuegos quemando diferentes leños, midiendo cuánto tiempo tarda cada uno en quemarse y cuánto calor brinda. Pero al final llega a la conclusión de que lo que importa es la cantidad de leños e inventa una cinta transportadora por medio de la cual los leños, cortados por una sierra circular, son transportados desde afuera de la cocina hasta el fuego, eliminando así la necesidad de un cortador de leños en la cocina (si bien ignora los otros cuatro hombres y ocho caballos que operan y alimentan la sierra circular en el exterior).



Dibujo de Leonardo del molino de pimienta.

También diseña un Asador Automático para evitar que un miembro del personal de cocina tenga que estar todo el día dando vueltas lo que se desea asar. El impulsor o hélice, ubicado sobre la chimenea, se acciona mediante una corriente de aire caliente y está unido a engranajes que transmiten el movimiento al asador. “El asado dará vueltas más lenta o más rápidamente en relación con un fuego más pequeño o más grande”, escribió Leonardo debajo del diseño (en el Códice Atlanticus, y existe un modelo que funciona en el Museo de la Ciencia y la Técnica en Milán). Sin embargo, no explica en qué ocupará su tiempo libre el encargado de dar vueltas al asador.

Para tener “un suministro constante de agua hirviendo”, Leonardo inventa un surtidor que trabaja con carbón de leña: una larga serie de tubos de metal espiralados por donde circula el agua, ubicados sobre las brasas del fuego. Tiene algunas dudas sobre la superioridad de su invento con respecto a la anciana arrugada que normalmente mantiene una olla con agua hirviendo sobre el fuego, pero le expresa su convicción (a Matteo Bandelli) de que su diseño resulta más adecuado a la época ilustrada en que vive.

Para mantener “el piso siempre limpio” utilizará dos bueyes con un cepillo de un metro y medio de diámetro y dos metros y medio de ancho, con una pala detrás para recoger lo que barren. Ocuparán más lugar que el anciano que realizaba anteriormente la tarea con una escoba, pero obviamente serán más eficientes que él.

Leonardo planea accionar sus “artefactos para limpiar, moler, etc.” En parte con una gran rueda hidráulica que piensa construir en uno de los extremos de su cocina y en parte con caballos. Su artefacto más pesado, el Moledor para Ganado (cuyos diseños aparecen en la Biblioteca del Vaticano y en la colección de la Reina de Inglaterra en el Castillo de Windsor) necesita de un pequeño ejército de hombres para accionarlo –con un número igual de caballos- y aparentemente tiene toda una serie de accesorios, similares a las máquinas mezcladoras de hoy en día, para moler cerdos y animales más pequeños.

También se encuentra entre los artefactos de Leonardo una máquina para rebanar pan, accionada por el viento, que corta trozos de pan y los apila juntos por medio de unos caños largos. [...] También le informa a Ludovico que el programa de extensión de su cocina requerirá cerca de la mitad del Gran Salón del Castello, los establos adyacentes y las seis habitaciones que ocupa la madre de Ludovico, para almacenar vegetales y como matadero.

Para brindar música en las cocinas, Leonardo planea utilizar tambores mecánicos accionados a mano, que ya ha inventado y construido, acompañados por tres músicos que ejecutarán otros instrumentos que piensa inventar y que describe como armónicas.

Su “artefacto para mantener alejados olores y hedores” consiste en grandes fuelles colocados en los cielorrasos y accionados por un árbol de levas sujeto a un cigüeñal impulsado por caballos.

El artefacto para “eliminar las ranas de los barriles de agua potable” es una simple trampa de resorte, que, cuando una rana salta sobre ella la golpea en la

cabeza aplicándole una serie de golpes de martillo, presumiblemente hasta dejarla inconsciente, de manera que no pueda saltar dentro del agua.

[...] Luego comienza el trabajo formal. Viejas paredes caen y otras nuevas se levantan. Las modificaciones del Gran Salón que Leonardo exige, lo convierten en un lugar en el que resulta imposible comer, por lo que Ludovico y su corte, que de cualquier manera carecen de servicio, pues las viejas cocinas no funcionan, tienen que comer afuera, en las mesas de sus amigos o retirarse al campo de Ludovico, en el estado de Vigevano. [...]

Aeróstatos

Eduardo Wolovelsky, en Revista Nautilus N° 5 (www.proyectonautilus.com.ar). Ilustraciones de Pablo Bolaños.

Mitad hombre y mitad toro, el Minotauro era un ser temible. Debido a la amenaza que representaba, el rey Minos de Creta le encargó al célebre inventor y arquitecto Dédalo que construyera un laberinto donde encerrar a la monstruosa criatura. Para apaciguar la furia del prisionero y, al mismo tiempo, vengarse de los atenienses que habían matado a su hijo Angrogeo, Minos le ofrecía en sacrificio siete doncellas y siete jóvenes de la ciudad de Atenas.

Teseo, héroe ateniense, con la intención de matar al Minotauro, se ofreció como voluntario para ser sacrificado en el interior del laberinto. Cuando el joven llegó a Creta, la princesa Ariadna, hija del rey Minos, se enamoró del héroe y le entregó un ovillo de hilo que le fuera obsequiado por Dédalo. Atando el extremo del hilo en la entrada del laberinto, Teseo podría encontrar la salida luego de matar al Minotauro y liberar así a la ciudad de Atenas de tan doloroso tributo.

Muerto el Minotauro, Teseo abandonó la isla de Creta junto con la princesa Ariadna. Minos, enojado con Dédalo por considerarlo cómplice de su hija, lo encierra en el laberinto junto a su hijo Ícaro. Habiendo olvidado los intrincados caminos de su propia obra, Dédalo sabe que la única forma de escapar de su prisión es por el aire, dado que el laberinto era una construcción a cielo abierto. Dédalo, entonces, construye con cera y plumas dos pares de alas y le advierte a Ícaro que no vuele demasiado alto para que el calor del sol no derrita la cera y que tampoco lo haga demasiado bajo para que el agua del mar no moje las plumas.



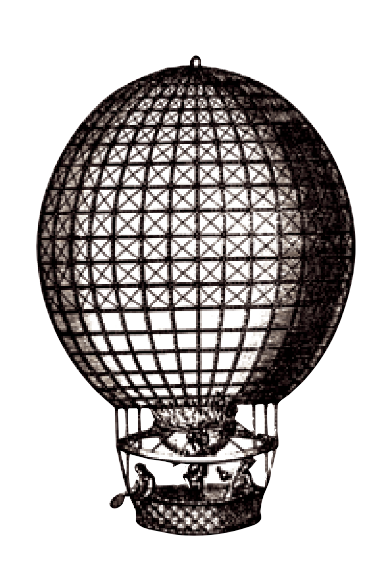
Emocionado por la libertad del vuelo, Ícaro desoye la advertencia de su padre y asciende hasta que el sol derrite la cera. Ícaro cae a las aguas del mar y muere. Dédalo logra llegar a la isla de Sicilia y se instala en la corte del rey Cócalo.

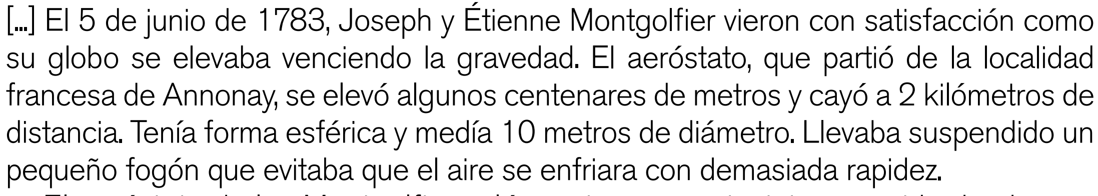
¿Precaución u osadía? Entre el prudente Dédalo y el arriesgado Ícaro ¿ a quién elegimos? Es cierto que el padre logra salvarse; pero cierto, también, que el deseo del hijo de ir un poco más allá de lo conocido, es un motor para el saber, para en-

contrar respuestas y soluciones a las más importantes preguntas y a los más serios problemas, a pesar del peligro.

El 21 de noviembre de 1783, el marqués de Arlandes y Pilatre de Rozier realizaron el primer vuelo tripulado en la historia. ¿Fue aquel mismo espíritu intrépido del joven Ícaro el que los impulsó? Por supuesto que la máquina no era un avión, sino un colorido globo aerostático con una cestilla de mimbre en la cual viajaban los dos aeronautas.

El deseo de volar





[...] El 5 de junio de 1783, Joseph y Étienne Montgolfier vieron con satisfacción como su globo se elevaba venciendo la gravedad. El aeróstato, que partió de la localidad francesa de Annonay, se elevó algunos centenares de metros y cayó a 2 kilómetros de distancia. Tenía forma esférica y medía 10 metros de diámetro. Llevaba suspendido un pequeño fogón que evitaba que el aire se enfriara con demasiada rapidez.

El aeróstato de los Montgolfier voló gracias a un principio conocido desde mucho tiempo atrás y que se encontraba en el libro *Sobre los cuerpos flotantes* de Arquímedes. Ocurre que el aire del globo, al ser calentado, se expande. El aire caliente es menos denso –tiene igual peso pero ocupa un volumen mayor– que el aire atmosférico, lo que provoca que el aeróstato reciba un empuje contrario a su propio peso. La intensidad del empuje es tal que eleva el aparato.

La competencia no se hace esperar. Los hermanos Robert deciden apoyar el proyecto del físico Jacques Charles, quien tiene la idea de reemplazar el aire caliente por hidrógeno –elemento que, en estado gaseoso, es menos denso que el aire y que, por lo tanto, permitiría que el aeróstato ascienda como lo hacen los globos que se venden en las plazas. En lugar de haber sido inflados con el aire de los pulmones, a estos globos se les coloca helio que, en forma de gas, es casi tan “ligero” como el hidrógeno.

El aparato de los Robert, llamado Le Globe, era pequeño –medía sólo 4 metros de diámetro–, pero cumplió con lo que se esperaba de él dando la posibilidad de lograr nuevas mejoras en las posibilidades de vuelo. Mientras tanto, los hermanos Montgolfier, ahora en París, ensayaban un nuevo vuelo, esta vez tripulado. Durante 8 minutos, un pato, un cordero y un gallo surcaron los cielos de Francia encerrados en una pequeña jaula de mimbre. Solo un mes más tarde nuestros conocidos Pilatre de Rozier y el marqués de Alandres se elevarán a 1000 metros en el primer vuelo tripulado por humanos de la historia.

Una red que recubre el globo y sostiene una canastilla de mimbre para los pasajeros, una válvula para permitr la liberación de gas y regular el descenso, un barómetro para medir la presión del aire y poder determinar la altura son algunas de las mejoras que le permitirán a Jacques Charles y Noël Robert realizar un extenso vuelo, descendiendo a 43 kilómetros del punto de partida. Jacques Charles será recordado como un brillante químico. No volverá a volar, tal vez atemorizado por el intenso frío de los 3000 metros de altura que alcanzó en su globo de hidrógeno.

¿Dédalo o Ícaro?

El éxito de los primeros vuelos abrió el camino a nuevos desafíos. Uno de los más importantes era intentar el cruce del Canal de la Mancha para unir por aire Francia con Inglaterra. Por supuesto que había un importante premio, además del aplauso del público.

El francés Jean Pierre Blanchard y el norteamericano John Jeffries lo intentaron en un globo de hidrógeno. El 7 de enero de 1785 dejaron el suelo inglés y, aprovechando los vientos que soplaban de oeste a este, cruzaron el canal, con algunos sustos, y descendieron en territorio francés.

[...] Pilatre de Rozier, como un Ícaro moderno –pero a quien acompañaba la suerte de Dédalo– siempre había llegado a destino y también se sumó al desafío. [...] Intentó el vuelo en sentido contrario. De Francia hacia Inglaterra. El 15 de junio Pilatre de Rozier junto con Pierre Romain ascendieron a unos 1500 metros en dirección a Inglaterra. Un cambio en el sentido del viento los llevó de nuevo a territorio francés, donde el globo se incendió y estalló. Sus dos tripulantes murieron.

Pero como una aventura lleva a otra, no faltaron retos cada vez más difíciles. Uno de los más emotivos y trágicos comenzó en una lejana isla, en el Círculo Polar Ártico. A finales del siglo XIX muchos hombres tenían el ferviente deseo de ser los primeros en llegar al polo Norte. Uno de ellos era el ingeniero Salomón Andreé quien, junto con Nils Strindberg y Knut Fraenkel, lo intentó en el año 1897.

En un enorme globo de hidrógeno, llamado Águila, y confiados en los vientos, Andreé y sus compañeros se elevaron desde Spitzbergen con la mirada esperanzada y un tanto orgullosa de quienes se animan a hacer lo imposible. El 13 de julio, dos días después de la partida, se recibieron, a través de palomas mensajeras, lo que serían las últimas noticias de la expedición. Luego, el silencio. Casi por casualidad, 33 años después, se localizaron los restos de lo que fue esta gran expedición al Ártico: se encontraron fotos y el diario de a bordo. Sabemos así que el 14 de julio de 1897 el Águila cayó. Andreé Strindberg y Fraenkel lucharon durante tres meses por volver, recorriendo en dirección sur cientos de kilómetros. Finalmente fueron vencidos por el gran mar blanco.

Hacia fines del siglo XIX, las aventuras en globo no perdían su atractivo. En la navidad de 1907, Jorge Newbery y el experimentado aeronauta Aaron Anchorena cruzaron el Río de la Plata en el Pampero, un globo fabricado en Europa. Un año más tarde, ascendiendo en el mismo globo, su hermano, Eduardo Newbery, y el sargento Eduardo Romero se perdieron para siempre.

En la actualidad, los globos aerostáticos ya no se usan para el vuelo tripulado, a excepción de la práctica deportiva. Sin embargo, en la historia de la aeronavegación constituyen el primero logro en el arriesgado y fascinante desafío de recorrer los cielos.

Julio Verne ¿Inventor o visionario? (fragmento)

Ariel Pérez, en: *www.avizora.com*

¿Fue Julio Verne el más incomprendido de los visionarios del siglo XIX o uno de los inventores más grandes de la pasada centuria? La pregunta continúa aún sin respuesta y los defensores de ambas teorías siguen aportando continuamente nuevos elementos con el objetivo de demostrar la equivocación del bando contrario. [...]

En un plano más neutral, desde la tribuna de lo imparcial, les propongo un recorrido en el que analizaremos las interioridades de las “visiones” o los “inventos” que comenzaron bien pronto desde su primera novela publicada.

Conquistando los cielos

Se dice que la historia de la aerostación empezó a finales del siglo XVIII, en Francia cuando los hermanos Montgolfier fueron los primeros en construir un globo de papel. Utilizando un gas mucho más ligero que el aire, consiguieron que éste se elevara, en su primera ascensión, hasta los quinientos metros. ¡Habían inventado el globo aerostático! [...]

Ochenta años después del invento de los hermanos Montgolfier, un compatriota, el escritor y novelista francés Julio Verne publicaba *Cinco semanas en globo* donde describe un viaje sobre África a través del cual el Doctor Fergusson y sus acompañantes asisten a la confirmación de la existencia de varios lugares descritos por los primeros exploradores del continente africano. Muchos consideran que Verne hizo en esta novela su primera gran predicción, la referente a los viajes en globo. Si bien podemos tomar en consideración que ya con anterioridad los viajes en globo propiamente dichos eran realidad, lo cierto es que en la época en que Verne escribe su viaje sobre África, el hecho de que se pudiese viajar en globo a través de largas distancias era apenas algo más que una hipótesis. Verne simplemente describe un viaje de una duración mucho más larga que la usual, detallando además un novedoso método que permite el ascenso y descenso del globo, además de la posibilidad de dirigirlo. [...]

Verne recrea la idea de utilizar una máquina más pesada que al aire con el objetivo de dominar el espacio aéreo en *Robur el conquistador*. El *Albatros* es descrito de la siguiente manera:

“[...] A primera vista, parecía el aparato un buque con 37 mástiles. Solo que todos aquellos mástiles, en lugar de velas, llevaban cada uno dos hélices horizontales, de un paso y de un diámetro bastante pequeños, sin que esto fuera obstáculo para que se les pudiera imprimir una rotación prodigiosa. Cada uno de aquellos ejes tenía un movimiento independiente del movimiento de los otros, y además, de dos en dos, cada eje giraba en sentido inverso; disposición necesaria para que el aparato no

emprendiera un movimiento giratorio. De esta manera las hélices, continuando su elevación sobre la columna de aire vertical, mantenían el equilibrio contra la resistencia horizontal. [...]. La maquinaria: no era al vapor de agua u otros líquidos, ni al aire comprimido u otros gases elásticos, ni a mezclas explosivas capaces de producir una acción mecánica, a quienes Robur había pedido la potencia necesaria para sostener y mover su aparato, sino a la electricidad, a este agente que, andando el tiempo, habrá de ser el alma del mundo industrial. Por otra parte, no empleaba ninguna máquina electromotriz para producirlo. Solamente pilas y acumuladores."

La descripción de esta máquina, de hecho, bastante ingeniosa, puede llevarnos a pensar en algo similar a los modernos helicópteros. Pero, ¿fueron las ideas originales de Verne las que dieron lugar a la descripción de semejante máquina? Recientes descubrimientos apuntan a decir que, mucho antes de escribir su novela, Julio conoció, en 1863, a los ingenieros Gabriel de Landelle y Gustave Ponton d'Amecourt quienes eran miembros del club de aviación fundado en ese mismo año por Nadar. Ponton d'Amecourt había creado con anterioridad maquetas de helicópteros propulsados por vapor y había creado además un modelo de aeronave muy parecida al *Albatros* de Robur. Algo que sí parece original es la idea del uso de la electricidad como fuerza motora del aparato, algo en lo cual Verne no se limitó sólo al *Albatros*, puesto que muchas otras de sus máquinas usan la misma fuente de energía.

Si se toma en consideración que el primer intento de vuelo vertical del cual se tiene conocimiento fue realizado por Paul Cornu el 13 de noviembre de 1907 y que la historia reconoce que los primeros modelos de helicópteros fueron diseñados por el ruso Igor Sikorsky en 1908, se debe concluir entonces que Verne se adelantó algunos años a describir algo parecido a lo que luego sería un helicóptero. Por ultimo, es interesante decir que algo nunca imaginado vino a incitar la opinión pública cuando, varios años más tarde, Igor en su autobiografía declaró que su lectura juvenil de *Robur el conquistador* le inspiró directamente a trabajar en la idea del helicóptero. Había jurado que algún día construiría una máquina como el *Albatros*. [...]

Las sorpresas de un viaje submarino

Veinte mil leguas de viaje submarino ha sido una de sus novelas más polémicas y a la vez más populares, sobre todo para la industria del cine y la televisión. Si bien no se puede afirmar que Verne se antepone con su imaginación a lo que sería un siglo después el submarino, sí se pueden extraer de esta novela algunas otras anticipaciones interesantes. Según expresó el propio Verne en una entrevista, el submarino —o al menos una idea de lo que era— ya existía en su época, por lo que él solo recreó su uso, dotándolo en la novela de ciertas características finamente descritas que le proporcionaban al lector la idea de encontrarse a bordo del *Nautilus* navegando hacia lo desconocido. [...]

Pero existen elementos en la novela que sí constituyen ideas de anticipación. El uso de las escafandras en el siglo XIX le permitía al buzo mantenerse bajo las aguas. En los trabajos submarinos el individuo iba provisto de un traje impermeable y con la cabeza protegida por un casco metálico, mientras que recibía el aire para poder respirar a través de unos tubos de goma que lo unían a la fuente de entrada y salida de este fluido en la embarcación. El capitán Nemo invita al profesor Aronnax a un paseo submarino. Al mostrarse sorprendido es entonces cuando Nemo dice: "...En estas condiciones el hombre no goza de libertad de movimientos. Está prendido por un tubo de goma que lo une a la tierra como una verdadera cadena... de ese modo no sería mucha la distancia que podríamos recorrer...". A la pregunta del profesor Nemo responde con la existencia de un aparato que "...se compone de un fuerte receptáculo de metal, en el cual se almacena el aire a una presión de cincuenta atmósferas. Este recipiente va fijado a la espalda mediante unas correas similares a las que usan los soldados...". Este sencillo aparato no es otra cosa que el conocido tanque de aire que llevan los buzos, y que le aseguran largas estancias en el mar y libertad de movimientos a través del mundo subacuático. Verne había descrito la escafandra autónoma que hizo su aparición en el siglo XX.

Otro de los elementos a notar es el uso que el capitán Nemo le da a la electricidad. No solo le proporciona iluminación al submarino, sino que además es utilizada como fuerza motriz del aparato, además de tener otros usos. [...] Nemo argumenta que es el propio mar quien le proporciona los medios necesarios para generar la electricidad y explica: "¿Conoce usted la composición del agua de mar? En 1000 gramos hay 96 centésimas y 2 tercios, más o menos, de cloruro de sodio, y después, en menores cantidades, cloruros de magnesio y de potasio, bromuro de magnesio, sulfato de magnesio, sulfato y carbonato de cal. Como usted ve, el cloruro de sodio figura principalmente en esta composición. Ahora bien, este sodio es el que yo extraigo del mar para construir mis elementos...".

Aparecen las máquinas de guerra y las intenciones bélicas

En el año 1879, Verne publica una de sus novelas más escalofriantes. Se trata de *Los quinientos millones de la Begún*, donde posiblemente se hace la descripción de una de las más impactantes y controvertidas "predicciones" vernianas. Sus palabras anticipadoras adquirieron carácter de trágica profecía. En esta obra mostró a las generaciones futuras lo que sería en el siglo XX, el ascenso del fascismo y su tristemente célebre caudillo, Adolfo Hitler, quien guarda una asombrosa similitud con el Herr Schultze de su novela. Este individuo formaba vastos proyectos para destruir a todos los pueblos que rehusasen fusionarse o someterse al pueblo germánico. Herr Schultze estaba decidido a conquistar el mundo. Su única obsesión consistía en difundir la idea de que la raza germánica tenía que absorber a todas las demás, las que, naturalmente, debían desaparecer para dar paso a la vencedo-

ra, y eso por una razón sencilla: la raza germánica era superior a las otras. Muchos lectores se burlaron ante la creación de un hombre tan siniestro. A pesar de ello diez años después nacía, en la localidad austriaca de Braunan, Adolfo Hitler.

La discusión fundamental en torno a esta "profecía" radica en un punto. Se conoce que fue Pascal Grousset (que escribía bajo el seudónimo de André Laurie) quien escribió gran parte de esta novela, por tanto cabría preguntarse ¿quién concibió el personaje de Herr Schultze? ¿Fue Verne o Pascal? Los especialistas no han podido dar una respuesta acertada sobre este punto, pues no se tiene referencia de las partes que cada uno de ellos escribió para la novela. En cualquier caso, aunque la "predicción" es asombrosa, los especialistas vernianos han querido guardar silencio en cuanto a proclamar esta como una de sus posibles anticipaciones.

Otra posible anticipación bien controvertida es la que propone a Julio Verne como el primer ser humano en hablar de la bomba atómica. En *Ante la bandera*, publicada en 1896, se describe una terrible arma. Un sabio enloquecido por la soberbia pone en manos de un inescrupuloso un potente explosivo: "el fulgurador Roch". Verne lo describe en los términos siguientes: "...consistía en una especie de aparato autopropulsivo de fabricación muy especial, cargado con un explosivo compuesto de sustancias nuevas... Este aparato, al ser dirigido de cierta manera, estallaba no al chocar contra el objeto, o sea el blanco de la puntería, sino a una distancia de cientos de metros y su acción sobre las capas atmosféricas era tan enorme que toda construcción, ya fuera una fortaleza o un buque de guerra, debía quedar aniquilado dentro de una zona de 10.000 metros cuadrados...".

Los defensores de la "profecía" argumentan que las bombas atómicas norteamericanas lanzadas sobre las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki en 1945 destruyeron en su totalidad las edificaciones en un área cercana a la cifra proporcionada por Verne en su novela. Por otra parte, los detractores de tal teoría afirman que "el fulgurador Roch" era un explosivo muy poderoso, pero que de manera alguna puede compararse con la bomba atómica y agregan además que fue a partir de la versión de *Veinte mil leguas de viaje submarino* llevada al cine por los Estudios Disney que se comenzó a creer de forma extendida que era Verne el que había profetizado con muchos años de antelación el uso de la bomba atómica en el siglo XX. [...]

¿Computadoras e Internet en el siglo XIX?

Es tan vasta la obra del autor galo que no resulta extraño que en ella se encuentren muchos pasajes en los que se puede leer, más de un siglo después, descripciones primitivas de muchos de los adelantos tecnológicos con que contamos hoy. Tomemos como punto de partida las descripciones tecnológicas hechas por Verne en tres de sus obras, conocidas mundialmente por contener la exposición de tecnologías propias del pasado siglo tales como la computadora, la calculadora, el fax, el sintetizador [...].

La computadora es uno de los tantos dispositivos modernos que le han sido atribuidos a la pluma de Verne y es en el quinto capítulo de *París en el siglo XX* donde el lector asiste al encuentro de un novedoso aparato, cuando el escritor nos habla de que "...la casa Casmodage poseía verdaderas obras maestras; sus instrumentos se asemejaban, en efecto, a vastos pianos; presionando las teclas de un teclado se obtenían instantáneamente las sumas, las restas, los productos, los cocientes, las reglas de proporción, los cálculos de amortización y de intereses compuestos por períodos infinitos y a todas las cuotas posibles. ¡Había notas altas que daban hasta un ciento cincuenta por ciento! Nada más maravilloso que estas máquinas...". De esta forma nos indica el autor la existencia de ciertas máquinas que los partidarios de la idea de Verne como profeta han querido ver como la predicción de la existencia de las modernas computadoras. Los más conservadores han manifestado que no hay nada en las obras del francés que indique que pudo predecir la aparición de las computadoras, o sea el modelo de la máquina binaria de Von Neumann, en la cual están basadas todas las computadoras personales actuales. Afirman además que la historia ubica el nacimiento de la computación en una fecha tan remota como 1852, cuando Charles Babbage hizo los planos de la Máquina Analítica, una segunda versión de la Máquina de Diferencias ya anteriormente diseñada por él. En defensa de estos últimos se podría argumentar que si bien es cierto que las ideas de Babbage eran primitivas y rudimentarias, ya en la época en que Verne vivía se habían hecho algunos esfuerzos por construir una máquina que pudiese hacer cálculos aritméticos, que es la base de las operaciones de las computadoras actualmente existentes.

En *La isla con hélice*, Verne nos presenta un gran cúmulo de adelantos tecnológicos enmarcados en una historia singular, en la que los protagonistas viajan desde San Francisco hasta San Diego a bordo de una inmensa isla artificial diseñada para moverse a través de las aguas del Océano Pacífico. Uno de los fragmentos de esta novela resulta muy llamativo. En él se habla de una biblioteca que "...contiene también un cierto número de libros fonográficos; para evitarse el trabajo de leer, se aprieta un botón y sale la voz de un excelente lector que lee con tal perfección, que sería algo así como la "Fedra", de Racine, leída por Legouvé... "Realmente estamos en presencia de una de las descripciones más impresionantes dentro de la novela, la cual nos lleva a pensar en algo tan común hoy en el mundo informático como las aplicaciones multimedios a través de las cuales podemos escuchar el texto de lo que vemos en pantalla. No se conoce aún qué información previa pudiese haber tenido el escritor galo para el desarrollo de semejante descripción con más de un siglo de adelanto. [...]"

Aun cuando *París en el siglo XX* y *La isla con hélice* fueron novelas pródigas en descripciones de adelantos tecnológicos, no lo fue menos el cuento *En el siglo XXIX: la jornada de un periodista americano en el 2890*, publicada por primera vez en inglés en el periódico *The Forum* de la ciudad de Nueva York bajo el título "In the year 2889". Entre las anticipaciones del relato destaca una que resulta ser de particular interés y es la que se refiere a un aparato que nombra "telefoto". Se describe

de la siguiente manera: “El teléfono complementado por el telefoto, una conquista más de nuestra época. Si desde hace tantos años se transmite la palabra mediante corrientes eléctricas, es de ayer solamente que se puede transmitir también la imagen. Valioso descubrimiento, a cuyo inventor Francis Bennett no fue el último en agradecer aquella mañana, cuando percibió a su mujer, reproducida en un espejo telefótico, a pesar de la enorme distancia que los separaba”. Nada más parecido a la descripción de lo que se conoce como teleconferencia. Pero es, al llegar a este punto, donde surgen entonces las dudas sobre la autenticidad de esta historia que se presume fue escrita originalmente por su hijo Michel. Aparentemente, un año después, Julio tomó el texto escrito por el hijo, lo mejoró y lo recirculó en algunos periódicos franceses. [...]

Definitivamente, ¿fue Julio Verne un profeta o un escritor imaginativo?



Poster de la ópera *Viaje a la Luna* (música de Offenbach), 1892.

El tema de las “predicciones” de Julio Verne es inagotable. Los estudiosos de la obra verniana recomiendan no leer tan profundamente en los textos y no exagerar lo que allí se encuentre. Un misil autopropulsado no es lo mismo que un misil autoguiado, el delirio de un científico que exagera el poder de su explosivo no es necesariamente equivalente a una predicción de la bomba atómica, la proyección a través de potentes reflectores de una imagen que no se mueve no es en modo alguno algo parecido a la descripción del cine que conocemos actualmente.

Se puede notar que las más atrevidas “anticipaciones” ocurren en sus últimas obras con descripciones notables de: un helicóptero (*Robur el conquistador*), un cañón gigante para corregir el eje de la Tierra (*El secreto de Maston*), reproducción audiovisual (*El castillo de los Cárpatos*), una vía férrea transiberiana (*Claudio Bombarnac*), una isla flotante motorizada (*La isla con hélice*). En *La asombrosa aventura de la misión Barsac* —nuevamente aquí subyace el problema de la autenticidad— describe el láser, el control remoto, la lluvia artificial y la tortura por medio de descargas eléctricas. Muchas de ellas llegan ya junto al precario avance de la tecnología de finales del siglo XIX.

Por otra parte, muchas de las ideas para sus “predicciones” no son originales de él. El propio autor dice que sus lecturas de los desarrollos científicos contemporáneos eran la fuente de la gran mayoría de sus ideas. [...]

Para muchos, las “predicciones” que se le atribuyen al autor galo no son más que extrapolaciones hechas a partir de técnicas emergentes o de especulaciones a partir de cosas conocidas teóricamente (la electricidad, por ejemplo) o imperfecciones (las exploraciones por ejemplo). No se debe olvidar que Verne reunía muchos documentos geográficos y científicos antes de escribir sus novelas y que leía muy regularmente un gran número de revistas científicas y geográficas. Lo cierto es que el gran talento de escritor de Julio Verne lo llevó a incluir en sus novelas todas estas “anticipaciones” que casi cien años después de su muerte —aun cuando muchas de ellas son ya algo común en nuestro siglo— siguen cautivando y encantando a las generaciones actuales e inspirando a otros artistas. [...]

El viaje a la Luna de Cyrano de Bergerac (fragmento)

J. L. López Lasala, en: *El rincón de la ciencia, N° 23,* octubre 2003

Parece ser que Cyrano de Bergerac (1619-1655) fue un hombre libertino y materialista, diferente del héroe romántico que Edmond Rostand (1868-1918) presenta en el drama que lleva su nombre. Pero la fuerza del personaje creado convirtió al falso Cyrano en un mito, representado sin descanso desde entonces y recreado varias veces en la ópera y el cine. [...]

Traemos aquí a Cyrano, al de verdad, por un libro que no pudo publicar en vida, *El otro mundo,* también divulgado en español con el título *Historia cómica* o *Viaje a la Luna*. No esperemos encontrar la intriga de una novela; en realidad, es un ensayo cómico-fantástico donde el autor, influido por las ideas racionalistas de su tiempo, repasa diversos aspectos de la condición humana, desde los más trascendentales, como la existencia de Dios, la creación del mundo o la inmortalidad del alma, hasta otros que descubren los prejuicios e incongruencias de nuestras costumbres. Pero, ¿os gustaría conocer las de los habitantes de la Luna... ?

En la Luna, solo los animales andan sobre dos patas, por eso confunden al viajero protagonista con un avestruz. Al utilizar las cuatro extremidades, los lunáticos miran al suelo con orgullo, pues así contemplan los bienes de los que son señores; la cabeza erguida de las bestias muestra, en cambio, su actitud suplicante ante el Cielo por depender de los cuadrúpedos. ¿Y su lenguaje? Existen dos idiomas: el que habla el pueblo y el de la grandeza. Este último es melódico y, en caso de afonía, la entonación puede suplirse con instrumentos musicales. Una aburrida conversación filosófica en la Tierra sonaría en la Luna como un armonioso concierto. El pueblo no da para tanto y se expresa mediante gestos y convulsiones. Unos y otros se alimentan del olor y, para que el cuerpo pueda absorber mejor los nutritivos vapores, es habitual desnudarse antes de comer.

¡Qué ejemplos de progreso cívico su sistema monetario y la organización de sus guerras! La moneda de cambio son los versos. El poeta-consumidor lleva sus poemas a la Casa de la Moneda, donde un jurado tasa su valor según el mérito literario que aprecie. [...]

En las guerras lunares hay árbitros que comprueban la igualdad previa a la batalla. Los ejércitos deben tener el mismo número de soldados y solo se permite la lucha entre iguales: lisiados contra lisiados, fuertes contra fuertes, hábiles espadachines frente a reconocidos esgrimidores... Al final, se cuentan los heridos, muertos y prisioneros y, en caso de empate, la victoria de la contienda se resuelve a cara o cruz. Pero aún queda el enfrentamiento intelectual de los sabios, que vale el triple que el militar.

Nuestro viajero espacial renueva su asombro cuando contempla a un aborigen que camina tan tranquilo por su Luna luciendo un enorme pene, ceñido a la cintura como adorno. Le explican que es símbolo de caballerosidad y nobleza, al igual que

la espada en la Tierra. Y se compadecen del terrícola porque se avergüenza de exhibir sus genitales, que dan la vida, prefiriendo lucir un instrumento de la muerte.

[...] Pero, aprovechando el carácter científico de este Rincón, aclararemos en el siguiente párrafo una cuestión que ya te habrás planteado: ¿cómo consigue llegar a la Luna un turista del siglo XVII?

En su primera intentona se ciñe al cuerpo frascos de rocío, pero el sol lo atrae con tanta fuerza que se pasa de largo y vuelve a caer a la Tierra. Por fin construye una máquina de hierro desde la que lanza hacia arriba un imán concentrado; la aeronave se eleva al encuentro del imán, hasta que es recogido por el piloto para ser así sucesivamente tirado y recogido en dirección a la Luna. De interés científico es también una corrección al sistema copernicano: sí, nuestro planeta gira alrededor del Sol, pero su movimiento de rotación se debe a la desesperada agitación de los condenados en el infierno, que, como todos sabemos, está situado en el centro mismo de la Tierra.

Y acabamos, por narices. Quién sabe si fue su complejo de narigudo el que llevó a Cyrano a dotar de generosos apéndices nasales a todos los habitantes de su particular edén. Allí, unas buenas napias reflejan la nobleza, cortesía y espiritualidad de su dueño; por eso, al año de nacer, los bebés pasan una "I.T.V." de narices y, si no dan la talla, son inmediatamente castrados.

Si pides la luna y no te la dan, puedes visitar la que imaginó Cyrano de Bergerac, un hombre que vivió apasionadamente su vida en la Tierra y murió joven, ¡zas!, de un golpe en la cabeza.

El reloj y las costumbres

U. Eco y G. B. Zorzoli en: *Historia ilustrada de los inventos*,
Buenos Aires, Compañía General Fabril Editora, 1962.

Símbolo del transcurso del tiempo, instrumento de medición, objeto de decoración doméstica, monumento ciudadano, chuchería portátil, el reloj no podía evitar las temporadas de la moda y los fastos de una icnografía riquísima. En las simbolizaciones medievales lo encontramos como insignia de la prudencia, la temperancia o la sabiduría, símbolo de ponderación, de exactitud y conocimiento. Tiene forma circular y se relaciona con las simbologías solares, con la idea geométrica de perfección, con las representaciones del macrocosmos. Pero el lento consumirse de las horas que él marca lo asocia con la idea de la muerte, de la cual se convierte en continua admonición. No es por azar que en los retratos de los grandes personajes, cuando la imagen intenta captar maticen interiores y traducir la vida profunda del alma del retratado, aparece el reloj, puesto sobre una mesa o colgado en la pared, para recordar que el tiempo nos invade en cada fibra y nos conduce, a

humildes y grandes, hacia el fin. Pero con el nacimiento de los relojes portátiles, el pequeño instrumento se convierte en un pretexto para rebuscados trabajos de orfebrería. El reloj asume las más variadas formar: huevo, disco, cruz, hexágono, dije y caja, medallón y pendiente. La búsqueda de dimensiones mínimas que hagan de la chuchería una obra maestra de paciencia facilita el nacimiento de la mecánica de precisión.

En 1542, por ejemplo, le fue obsequiado a Guidobaldo della Rovere un reloj de campana encastrado en el pomo de un bastón, y se cuenta que Enrique VIII de Inglaterra llevaba un reloj pequeñísimo al que debía darse cuerda solo cada ocho días. Durante el reinado de los Valois, en Francia, se fabricaban relojitos de bolsillo en forma de almendra, coquilla y bellota, grabados, cincelados, y trabajados en metales preciosos; y a menudo la aguja, incrustada de minúsculas piedras, era una obra maestra de orfebrería. En determinado momento, tales trabajos de alta artesanía favorecieron la constitución de corporaciones protegidas por los soberanos y regidas por reglas severísimas para que los secretos del oficio se conservaran inalterados a través de los años y dentro de un restringido círculo de especializados.

Junto a esta relojería de precisión, florece también la construcción de lujosos y complicados relojes de torre, entre los cuales quizás sea el más célebre el gran reloj astronómico de la catedral de Estrasburgo, de 1573, que aún funciona.

En una época circulaba la leyenda de que lo había construido Copérnico, y que, una vez cumplida la obra, las autoridades municipales habían cegado al sabio para impedirle que realizara una maravilla por el estilo para otras ciudades. Historia absolutamente falsa, porque Copérnico jamás visitó Alsacia y, sobre todo, jamás quedó ciego. En el centro figura una esfera móvil que cumple una rotación completa en 365 días; otros cuadrantes indican los días de la semana, los del mes, los signos zodiacales, las fases de la luna, la salida y el ocaso del sol. Cada hora, dos ángeles tocan una trompeta, se oye una campana y un gallo de metal bate las alas haciendo oír su canto. Otros elementos se mueven en varias formas.

El reloj se convierte en un signo de riqueza, una concesión al gusto corriente, un símbolo de bienestar y de refinamiento. Y por fin, se democratiza a causa de la necesidad de adaptarse a las exigencias de las diversas circunstancias cotidianas, de los juegos, de la guerra y del deporte, que estimulan ulteriores perfeccionamientos y lo convierten en un instrumento que con frecuencia, sacrifica el adorno a la “funcionalidad”. Pero en su interior, por más complejo que sea, mantiene su frialdad y su geométrica belleza, su elegancia hecha de abstracta lucidez.

En ciudades amuralladas (adaptación)

Nora Vera, en: *Clarín*, Viajes. Domingo 29 de mayo de 2005

Históricamente, los seres humanos se sintieron amenazados. Primero se armaron de garrotes para preservar sus vidas. Luego construyeron terraplenes y vallas para detener al posible invasor de su propiedad. Una vez asentado en grupo, y a medida que se iba enriqueciendo, el ser humano se ocupó de perfeccionar los sistemas defensivos. Con el material más duro que encontró —la piedra— comenzó a levantar murallas que pronto se convertirían en símbolos de prestigio y poder. Ya en la Edad Media, para ser ciudad, era condición indispensable poseer murallas.

Demos un paseo, entonces, por algunas de las más hermosas ciudades amuralladas de Europa, en las que solo falta la presencia de nobles caballeros con lustrosas armaduras.

Rothenburg, Alemania



En el corazón de Alemania, en plena Ruta Romántica, está la ciudad medieval mejor conservada de toda Europa. Llegar a Rothenburg od der Tauber, milagrosamente intacta tras varios bombardeos, es sumergirse en un cuento de Geoffrey Chaucer. Va el primer dato para darse una idea de su atmósfera mágica: cada hora un reloj de 1863, ubicado junto a un campanario gótico, deja ver unos muñecos de madera que ilustran la leyenda más célebre de la ciudad. La que cuenta que un trago largo —larguísimo— de vino, salvó a Rothenburg de ser destruida. Según dicen, el 31 de octubre de 1631, en Plena Guerra de los Treinta Años, el alcalde Nusch tomó de un solo sorbo una copa con más de tres litros de vino de Franconia. Fue la condición impuesta por el jefe de las tropas de la Liga Católica para liberar la ciudad que acababa de tomar.

Nacida a partir de un castillo del siglo X, Rothenburg es una deliciosa maraña de callejuelas románticas en las que se suceden construcciones de los siglos XII al XVII. La fabulosa muralla que rodea la ciudad por completo tiene un portón gigante de madera maciza. A través de unas escaleras de piedra se puede subir a la muralla para caminarla y admirar el casco viejo desde sus torres.

Dubrovnik, Croacia



La ciudad amurallada del siglo VII se posó como una mariposa sobre el Adriático. Levantada sobre un promontorio rocoso, rodeada de un mar azul-celeste y de cipreses, inspiró al poeta renacentista Ivan Gundulic, nacido entre estas murallas: "Todo el oro del mundo, toda la plata y toda la sangre no podrían cambiarse por tu belleza pura".

El prolijo y bullicioso casco viejo de Dubrovnik está cercado por unos dos kilómetros de murallas de 25 metros de altura que lograron sobrevivir al paso del tiempo y

a las granadas que el 6 de diciembre de 1997 los serbios lanzaron sin contemplación sobre la *Perla del Adriático*, como se la llama a la ciudad croata. Los techos nuevos de tejas rojas de la ciudad perfectamente reconstruida contrastan con la antigua piedra blanca de los muros. [...] Los estilos se mezclan: hay mucho barroco, pero también construcciones góticas y renacentistas. Es imperdible el monasterio franciscano, que conserva la farmacia más antigua de Europa, del siglo XIV.

Ávila, España

Sobre una colina de 1131 metros y rodeada por las aguas del río Adaja, se alza la ciudad con la muralla más antigua y mejor conservada de España. Desde el mirador de Cuatro Postes, en la ruta a Salamanca, Ávila aparece con sus 88 torreones como el sueño brillante de un caballero medieval. Es un perfecto rectángulo con 2.516 metros de perímetro, paredes de 12 metros de altura y 3 metros de grosor. Restaurada en el siglo XIV, el secreto de su actual estado quizás aparezca revelado en un documento del Archivo Municipal de 1481, en el que se establecen las obligaciones de cada grupo social con respecto a la muralla: los caballeros la custodiaban desde afuera y el pueblo llano, desde las almenas; los campesinos de los alrededores debían reparar los adarves, limpiar los fosos y aportar la piedra, la cal y la arena que se precisara; los judíos proporcionaban el hierro y los moros hacían los trabajos de albañilería.

Aunque no se conoce con precisión la fecha de construcción de la muralla de Ávila, los documentos reales indican que fue concluida en la segunda mitad del siglo XII. La ciudad fue ocupada por los árabes en el siglo VII y conquistada por el rey castellano Alfonso VI en 1088.

Carcassonne, Francia

Desde las colinas perfumadas de la región vitivinícola del Aude, a 90 km de Toulouse, se divisan los muros grises y las 51 torres con techos cónicos de la imponente Carcassonne. La llegada a la ciudad guarda una sorpresa, cuando se descubre que detrás de la gran muralla divisada a lo lejos, una avenida empedrada rodea... ¡Una segunda muralla! Carcassonne es una ciudad dentro de otra ciudad que le sacó el jugo como pocas a su carácter medieval. [...] A la Cité, la ciudadela que está dentro de las murallas, no se puede entrar en auto. La historia cuenta que luego de cinco siglos de ocupación romana, en el año 436 este enclave pasó a manos de los visigodos, quienes construyeron la muralla interna en el siglo VI. La ubicación de la ciudad —en un estratégico nudo de comunicaciones— la convirtió en un importante objetivo de conquista en las distintas épocas de la historia. En el siglo IX, los francos se asentaron para caer en 1209 en poder de los cruzados. Las sucesivas conquistas deterioraron las murallas, que fueron restauradas con maestría en 1844.

A la Ciudad Baja, creada posteriormente como expansión de la Cité, se la llama Ville Basse y es un típico pueblecito francés en el que abundan los bistrós y las patisseries. Pegado a la muralla galorromana, está el Palacio Condal, del siglo XII, con foso y puente levadizo.

Siena, Italia

Desde el corazón de la Toscana, cada 2 de julio Siena revive el espíritu medieval. Es cuando la Piazza del Campo, cubierta de arena, recibe a 17 contrades —equipos de vecinos vestidos a la usanza medieval, con banderas y colores propios— montados en una desenfrenada carrera de caballos. Es el célebre Palio, antigua justa que se lleva a cabo, año tras año, desde hace siglos en esta misma plaza.

Construida sobre tres colinas y rodeada de seis kilómetros de murallas del siglo XIII, Siena recibe a los visitantes con un amable cartel en la Puerta Camollia: *Cor Magi tibi Seni pandit* (Siena abre tu corazón más que esta puerta). La ciudad es realmente antigua: fue una de las 28 colonias militares del emperador Augusto, pero se afirma que en realidad la fundó el hijo de Remo, de los legendarios Rómulo y Remo. Desde 1125, cuando se convirtió en república independiente, compitió con la vecina Florencia, aunque muchos la recuerdan más por haberle donado su nombre a un pigmento de óleo que se extrae de sus montañas: tierra de siena tostada, el color que usaban Da Vinci y Miguel Ángel para pintar las pieles. [...]

Salzburgo, clásica y elegante (adaptación)

Sandra Lion, en: *Clarín*, Viajes.
Domingo 20 de noviembre de 2005

En el casco histórico

Un buen punto de partida es el casco antiguo que, en un reducido espacio físico, despliega edificios de la Edad Media, románicos, del Renacimiento y de otros períodos. Allí se encuentra la Plaza de la Residencia —Residenzplatz— que alberga una de las fuentes barrocas más altas del mundo. Desde aquí puede ser una buena idea tomar alguno de los carruajes empujados por caballos que marchan envueltos en frazadas para recorrer los distintos puntos de la ciudad.

Así se puede llegar a Getreidegasse, una de las calles comerciales más famosas, que desde la Edad Media mantiene las tallas de hierro forjado que identificaban cada comercio. [...] Luego del paseo por esta pintoresca peatonal, se impone la visita a la casa número 9 de la misma Getreidegasse, donde en 1756 nació

Wolfang Amadeus Mozart. Allí se ubica uno de los grandes museos del músico, tan imperdible como aquel que se encuentra en la residencia donde se mudó a los 17 años.

Apenas unos pasos más y los innumerables cafés se transforman en una parada obligada. La gastronomía de Salzburgo se caracteriza por sus riquísimos chocolates y por el sabroso *apfelstrudel* o *strudel* de manzana tibio, acompañado con crema ácida.

La siguiente parada puede hacerse en la bellísima Fortaleza Hohensalzburg, la más grande y mejor preservada de Europa Central. Se puede llegar a pie o con el funicular. Ubicada sobre el casco antiguo de la ciudad, la majestuosa fortaleza ofrece desde su parte más alta un punto panorámico ideal de toda Salzburgo. El río, indiferente a semejante belleza, serpentea y divide a la ciudad en dos. Gente en bicicleta puebla las dos orillas.

Cuando la fortaleza queda detrás, el Palacio y los Jardines Mirabell son los nuevos protagonistas de la ciudad. Sorprenden las flores multicolores y el verde intenso del césped, interrumpido por fuentes y esculturas inspiradas en la mitología griega. Este sitio encantador tiene una atmósfera especial que remite al visitante a una película clásica: *La novicia rebelde* fue filmada en Salzburgo [...].

Salzburgo tiene una intensa vida cultural. Se destaca el reconocido Festival de Salzburgo, que exhibe 170 eventos correspondientes a las grandes óperas clásicas y a las obras de teatro más significativas de las últimas décadas, en poco más de un mes. Ubicado en el casco histórico, el distrito del Festival dispone de tres escenarios impresionantes que, por más que no haya ninguna función en cartel, vale la pena visitarlos por sí mismos.

Las ciudades-fortalezas (adaptación)

Julián Varsavsky, en: Página/12, Turismo, 3 de agosto de 2002

El noroeste argentino fue la región del país donde las culturas indígenas autóctonas alcanzaron su mayor nivel de desarrollo tecnológico y poblacional. Los grupos étnicos predominantes en la época de la conquista española eran los diaguitas, los calchaquíes y los omaguacas, quienes solían establecerse en poblaciones construidas en las laderas montañosas y alrededores, con una fortificación en las alturas hacia donde se replegaban en caso de ataque. Los tres ejemplos clave de este tipo de ciudad-fortaleza del período del Tardío (850-1480 d.C.) son la ciudad de los quilmes, en la provincia de Tucumán; el restaurado Pucará de Tilcara, en Jujuy, y las ruinas de Santa Rosa de Tastil, al sur de Salta.

El peso de una cultura

El pueblo jujeño de Tilcara es considerado la capital arqueológica del noroeste argentino.

El ingreso al pueblo es a través de un puente sobre el río Grande. Muchas casas son de adobe, y por las calles empedradas sin autos corretean los chicos y las gallinas. Algunas llamas pastan en el patio de un hotel, y ciertas casas poseen en el frente una vitrina con una gran vasija indígena que fue desenterrada en ese mismo lugar.

A un kilómetro del pueblo, en las alturas de un cerro, se erigen los restos del Pucará de Tilcara, un asentamiento fortificado de antigüedad casi milenaria, edificado por los omaguacas. Lo descubrió en 1908 Juan Ambrosetti, y en 1948 fue restaurado parcialmente con un criterio bastante discutido por los arqueólogos actuales.

[...] Este poblado fortificado medía 17.000 hectáreas, y su población alcanzaba los dos mil habitantes. Algunas casas han sido reconstruidas y se ingresa en ellas por entradas muy bajas que hacen necesario agacharse un poco. En el interior hay esculturas actuales que reproducen a los indígenas en su tamaño natural, inmersos en los quehaceres domésticos. [...]

Todos los visitantes de Tilcara hablan de la “magia especial” del Pucará. [...] para los humahuaqueños el misticismo es cosa seria y, al igual que los ancestrales habitantes del Pucará, siguen encontrando a su Dios principal en la tierra y no en el cielo. De hecho, todavía los tilcareños ofrendan alimentos a la Madre Tierra alimentándola a través de un hoyo en la tierra. Tilcara yace a los pies de una fortaleza abandonada, que es la máxima expresión de los habitantes del Kollasuyo en todo el norte argentino.

El silencio de los quilmes

A una hora de Tafí del Valle, al oeste de la provincia de Tucumán, las ruinas de la ciudad de los quilmes se despliegan en forma de terrazas escalonadas sobre los faldeos del cerro Alto Rey. El segmento restaurado es apenas una parte de lo que fue una gran ciudad indígena que llegó a albergar a 3000 personas. Basta con internarse un poco entre la maleza para toparse con infinidad de montículos de piedra que alguna vez conformaron las gruesas paredes de las casas.

La ciudad comenzó a poblarse a mediados del siglo XV y fue uno de los principales asentamientos prehispánicos de la actual Argentina. Alrededor del siglo XVII había crecido tanto que en su centro y alrededores vivían unas 10.000 personas. Vista desde las alturas del cerro, la ciudad se asemeja a un complejo laberinto de cuadrículas de hasta 70 metros de largo, que servían de andenes de cultivo, depósito y corral para las llamas. Solo se reconstruyeron las bases de las casas y se utilizaron las mismas piedras que yacían amontonadas en el sitio. También se puede observar que existían numerosas casas de estructura circular que originalmente estaban techadas con paja.

La ciudad era una verdadera fortaleza. Aún quedan restos de piedra laja clavados en la tierra formando parapetos ubicados a 120 metros de altura, que ofrecían una protección infranqueable. Los quilmes estaban entrenados en el arte de la guerra debido a sus conflictos con las comunidades vecinas, y por esa razón fueron el hueso más duro de roer para los españoles en el norte argentino. Disponían de un verdadero ejército de 400 aborígenes que resistió el asedio español durante 130 años.

Pasada la fiebre del oro en América, la conquista codiciaba a los quilmes como fuerza de trabajo. Para dominarlos llevaron a cabo una política sistemática de destrucción de sus cultivos, y finalmente lograron rendirlos en 1666, no por la fuerza –ya que la ciudad era indoblegable– sino por hambre y por sed. Existen testimonios dramáticos de numerosos suicidios por parte de los indígenas, quienes en muchos casos preferían la muerte a la esclavitud, y se lanzaban al precipicio desde lo alto de su gran fortaleza. A los sobrevivientes –unas 200 familias– se les fijó como lugar de residencia la zona de la provincia de Buenos Aires que hoy se conoce como partido de Quilmes, adonde debieron llegar caminando bajo custodia militar. Allí vivieron hasta 1812 en la Reducción de la Santa Cruz de los Quilmes, que funcionó como encomienda real donde los aborígenes pagaban tributo a la corona mediante su trabajo.

Su cultura se fue desangrando de a poco y sufrieron una fuerte caída demográfica. Con los años perdieron su lengua y se desintegraron como grupo étnico. Sin embargo, todavía existen en Tucumán muchas personas que se consideran quilmes, reivindicándose descendientes de los ancestrales guerreros que defendieron sus tierras hasta las últimas consecuencias y aún hoy aspiran a que se las devuelvan.

Las ruinas de Tastil

En el borde sudoriental de la Puna, en la provincia de Salta, están los restos arqueológicos de uno de los mayores núcleos poblacionales del período Tardío Preincaico del noroeste argentino (1000-1450 d.C.).

Al llegar a la parte alta de la montaña aparecen los primeros rectángulos de pircas reconstruidas de este poblado diaguita que llegó a tener más de 2000 habitantes. En total son 12 hectáreas excavadas en un 30 por ciento, donde se ha podido identificar un trazado urbano bien definido, conformado por unidades de viviendas, calles principales y secundarias, plazas, mercados, un centro político y otro religioso.

La estratificación social se reflejaba claramente en las viviendas: en lo alto del cerro estaba el barrio de casas más complejas, con varios recintos, mientras que en la parte baja se encontraron viviendas más sencillas, de un solo cuarto. Los muertos eran enterrados dentro del pueblo, junto a la pared exterior de las casas (lejos de la puerta). En los barrios altos la riqueza de los ajuares funerarios encontrados es un indicador claro de nivel social. En cambio, las tumbas de los barrios inferiores guardaban pertenencias mucho más pobres, que el muerto se llevaba al otro mundo.

En la cima del orden social se hallaban el cacique y el chamán. Todas las casas se construyeron colocando piedra sobre piedra sin la utilización de argamasa alguna. Las estructuras cuadrangulares y rectangulares propias del patrón habitacional del noroeste argentino no se cumplen aquí de manera estricta, debido a la irregularidad topográfica de la montaña. No se sabe bien cómo estaban conformados los techos (quizás con cueros o tejidos) y en el interior había un fogón, algún mortero y hoyos que se usaban como silos de almacenamiento de granos. En los faldeos de los cerros vecinos se ven los cuadros de cultivo con sus pircas de piedra que servían para proteger del viento y la lluvia a las plantaciones de poroto, calabaza y maíz.

El sitio fue ocupado por primera vez a mediados del siglo XIV, y no se encontraron evidencias de dominio incaico, ya que cuando el reino del Cuzco avanzó sobre la región, los pobladores de Tastil habían abandonado la ciudad. Se cree que lo hicieron por decisión propia. La hipótesis central propone que Tastil había crecido tanto como núcleo urbano que se hizo imposible alimentar a una población tan numerosa en un medio tan inhóspito.

Grúas abandonadas en la isla Maciel

Roberto Arlt, en: ***Aguafuertes porteñas*****,**
Buenos Aires, Ediciones Nuevo Siglo, 1996.

La Isla Maciel es rica en espectáculos brutales. En ella no se puede deslindar, por momentos, dónde termina el cañaveral y empieza la ciudad.

Tiene calles terribles, dignas de la cinematografía o la novela.

Calles de fango negro, con puentecitos que cruzan de casa en casa. Los perros, en fila india, cruzan estos puentes para divertirse, y es regocijante verlos avanzar un metro y retroceder cincuenta centímetros.

Hay calles a lo largo de sauzales, más misteriosas que refugio de pistoleros, y un tranvía amarillo ocre pone sobre el fondo ondulado de chapa de zinc de las casas de dos pisos, su movediza sombra de progreso.

En cierta direcciones, a las once de la mañana, en la isla parecen las tres de la tarde. No sabe si se encuentra uno en una orilla de África o en los alrededores de una ciudad nueva en la península de Alaska. Pero es ostensible que los fermentos de una creciente civilización se están fraguando entre los chasquidos de idiomas raros y los “overloes” de los hombres, que cruzan lentamente caminos paralelos a las vías que no se sabe a dónde irán a parar.

Pero el espectáculo que más llama la atención al entrar en la isla, a pocos metros del puente del Riachuelo, es una guardia de veinte gigantes de acero, muertos, amenazando el cielo con los brazos enredados de cadenas, abandona-

dos quizá hasta la oxidación. Son veinte grúas que hace algunos años trabajaban frente a la costa de la Capital.

Un día, resultó que el frigorífico hizo nuevas instalaciones, que las convirtieron en superfluas, y que desde entonces no han vuelto a moverse sus poderosos brazos de acero, cosidos por largas filas de remaches.

Y es extraordinario ver estos mecanismos abandonados, enfilados en los rieles de la orilla, y enrejando el cielo de azul cobalto con sus brazos en V, oblicuos y detenidos en la misma dirección. Parece éste un paisaje de algún cuento fantástico de Lord Dunsany.

De roldanas negras, cargadas de grumos de grasa y hollín, caen las cadenas de eslabones partidos, y en esa alta soledad de hierro frío y perpendicular, un chingolo salta de una polea a un contrapeso.

Y nada más sombrío que este pajarito revoloteando entre hierros inútiles, tirantes de hierro mordidos por la oxidación. Él da la sensación definitiva de que esas toneladas de acero y de fuerza están muertas para siempre.

Ni las casetas de los maquinistas se han librado de la destrucción.

Los vidrios han desaparecido totalmente, los marcos de madera, agrisados, se hienden y se parten, y como una blancura de hueso de esqueleto es la blancura de la masilla que en los contramarcos se desprende lentamente para seguir el camino de los vidrios. E incluso el mango de madera de las palancas de los guinches se ha rajado, en la incuria del tiempo y sus inclemencias.

Todo revela la destrucción aceptada.

El malecón, donde cruzan los rieles que soportan estos guinches, también se desmorona. Numerosas tablas del piso han desaparecido, y las que quedan blanquean como osamentas de dromedarios en el desierto, y por estos huecos, que dejan escapar un viento áspero, se escucha como chasquea el agua morena.

Retorcidos y rojizos quedan, de lo que fue, los clavos de cabeza cuadrada y matas de pasto verde.

Y por donde se mira en torno de esas veinte grúas, enfiladas como condenados a muerte, o patíbulos, no se contempla otra realidad que la paralización de la vida. En los carriles, las ruedas parecen petrificadas sobre sus ejes; bajo las bóvedas de sus cuerpos piramidales han construido refugio los desocupados y los vagos, y secándose al sol, colgadas de sogas, se mueven las ropas recientemente lavadas.

Mientras tomo apuntes, por allí sale de debajo de una grúa un criollo ciego, con bigotes blancos. Un cocinero de una chata, a gritos despierta a un vago para ofrecerle de una fuente las sobras de una tallarinada, y únicamente mirando hacia el puente, o hacia el agua, o a los bares de la vida se olvida uno de este espectáculo siniestro, que encarnan los veinte brazos, enguirnaldados de cadenas hollinosas, enrejando el cielo de un azul cobalto, entre la desgarrada forma de sus dobles V.